

NUMMER 12

'40 ~ '45 TOEN & NU



DE V.W. STORY

**BERGING VAN EEN
B-24 IN DE FLEVOPOLDER**

DE SLAG VAN TAKROUNA

PRIJS:

F 4,95

B. FR. 80,-



DE VOLKSWAGENSTORY

In september 1974 werd in de VW-fabrieken in Emden bij Hannover de achttienmiljoenste Kever afgeleverd. Door dit feit overtrof VW het record van de T Ford dat jarenlang onaantastbaar was gebleven. Het moet gezegd worden dat dit voornamelijk te danken is aan het werk van de Geallieerden gedurende de eerste jaren na de oorlog. Wanneer er geen militair team onder leiding van majoor Ivan Hirst van de Engelse genie was geweest, dan zouden er vandaag helemaal geen Volkswagens hebben rondgereden.

Het verhaal begint op 11 mei 1933 in hotel Kaiserhof in Berlijn waar dr. Ferdinand Porsche, een begaafd uitvinder en ontwerper en voormalig coureur, een ontmoeting had met Adolf Hitler. Tijdens deze ontmoeting ontvouwde Hitler zijn denkbeelden over een 'Volkswagen'. Dr. Porsche was al bezig geweest aan een goedkope auto voor NSU en zijn ideeën kwamen aardig overeen met die van Hitler over dit punt. Hitler stond er echter op dat deze 'Kleinauto' niet meer dan 1:14 zou mogen gebruiken, een verbruik dat Porsche op 1:13 had willen stellen; het moest een vierpersoonsauto zijn die een snelheid van 100 km per uur op de nieuwe autobanen moest kunnen halen. De wagen moest luchtgekoeld zijn vanwege de strenge winters in bepaalde delen van Duitsland en het feit dat er nog maar weinig garages waren). De laatste voorwaarde was dat de auto niet meer dan 1000 Mark mocht kosten.

Tijdens de Berlijnse Autoshow, een jaar later,



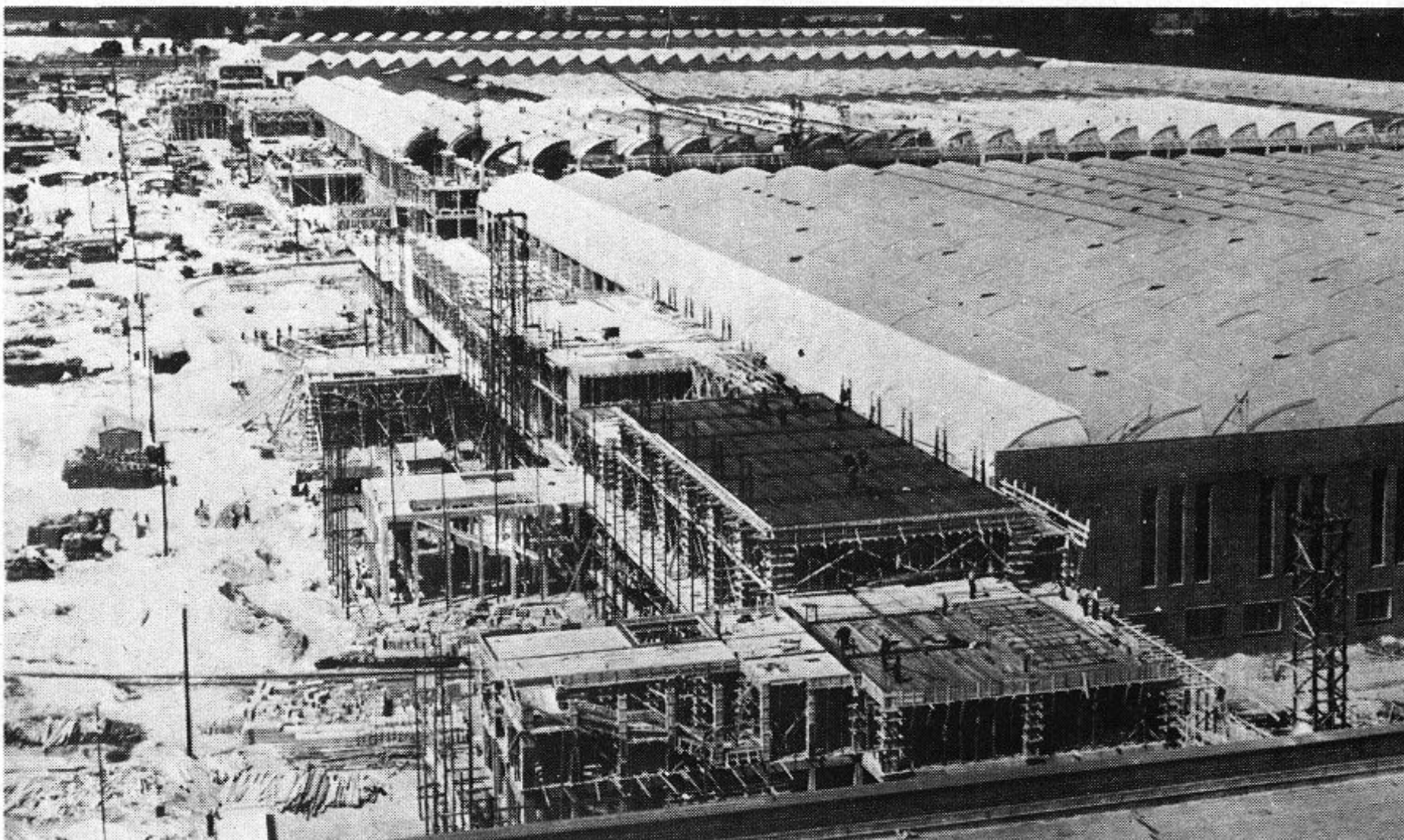
Uiterst boven: Hitler legt de eerste steen voor de 'Kraft durch Freude' fabriek bij Fallersleben op 26 mei 1938. Dr. Porsche staat rechts met zijn hoed in de hand (Associated Press). Boven: Het KdF-type 38, nr. 31, met open kap, die van dr. Ley was, staat nu in het fabrieksmuseum.

deed Hitler de volgende aankondiging: 'Dank zij de voortreffelijke ontwerper Porsche en zijn staf zijn wij erin geslaagd de voorlopige schetsen voor een Duitse Volkswagen af te ronden.'

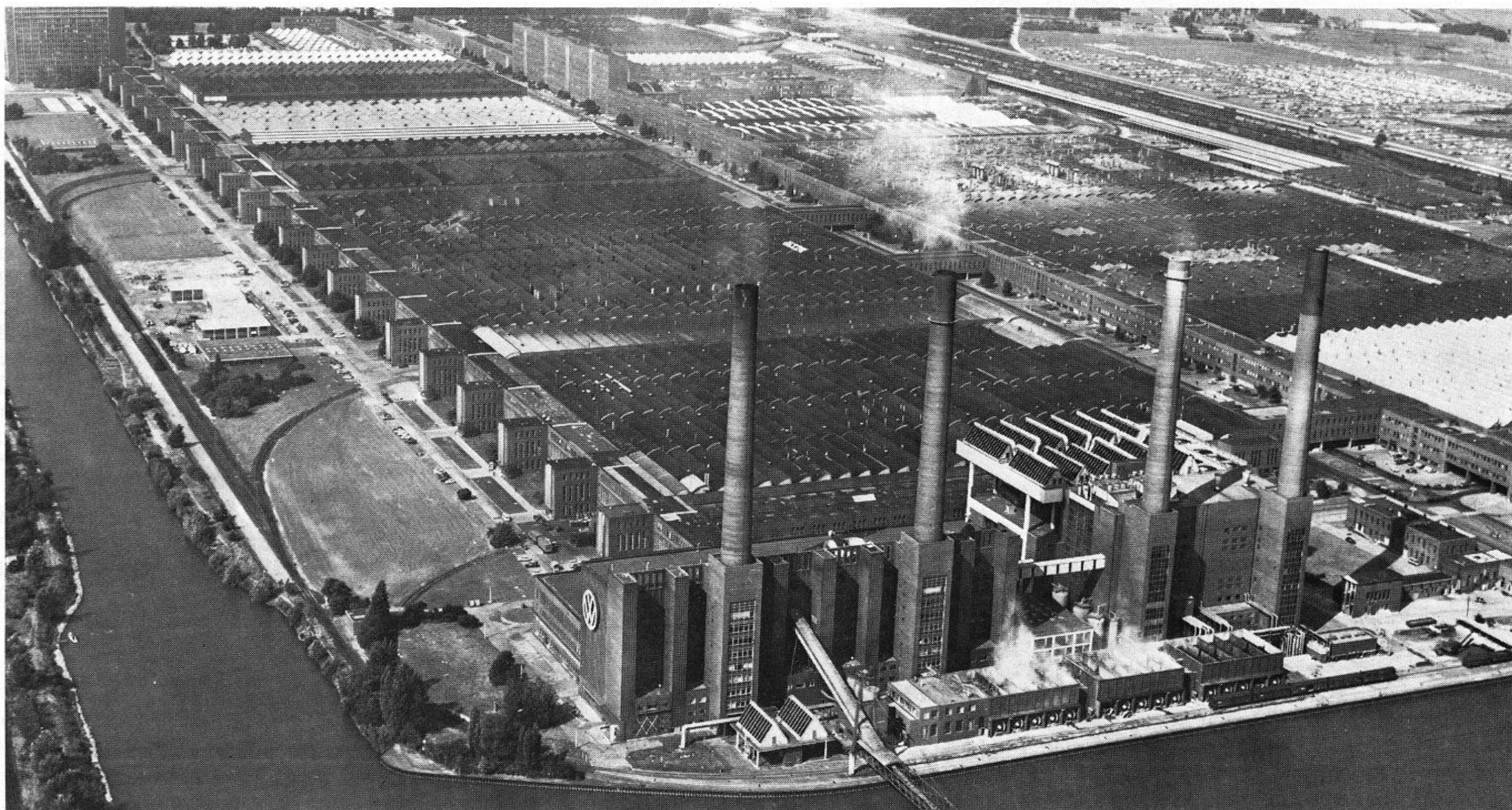
De eerste officiële testritten van de eerste drie 'Volksauto's' (zoals ze door de Duitse en de Amerikaanse pers werden genoemd) begonnen op 12 oktober 1936. Met Kerstmis hadden de auto's al 50 000 kilometer gereden. Het grootste probleem tijdens deze testritten vormde eigenlijk wel de krukas die voortdurend brak; daarom ging men over tot het toepassen van gesmede assen, een techniek die nu nog wordt gebruikt.

Dr. Porsche was bij het begin van deze testritten echter niet aanwezig omdat hij had besloten dat het nodig was de Amerikaanse technieken van massaproductie te gaan bestuderen aangezien zijn auto in voldoende aantallen én tegen de door Hitler gewenste prijs moest worden aangemaakt. Hij was op 8 oktober in New York aangekomen en had gedurende de daaropvolgende weken een tournee gemaakt langs alle belangrijke Amerikaanse automobiel fabrieken. Tijdens de terugreis naar Duitsland met de Queen Mary reisde hij in Engeland naar de Austin fabrieken in Longbridge bij Birmingham. In 1937 volgde er weer een trip naar Amerika om Amerikaanse deskundigen aan te werven die de kern van de staf van de fabriek moesten gaan vormen. Porsche was namelijk van mening dat alleen de Amerikaanse massaproductiemethoden goed waren om de voorwaarden van Hitler te kunnen realiseren. Zijn tocht was niet erg succesvol want in totaal tekenden er slechts 20 Amerikanen van wie de meesten nog van Duitse afkomst waren. Twee van deze mannen van het eerste uur, Joseph Werner van Ford en Otto Hoehne, ex-werknemer van de International Harvester Company, werken heden ten dage nog steeds bij Volkswagen.

Hitler stelde voor dat het Duitse Arbeitsfront, dat gevormd was onder leiding van dr. Robert Ley, de fabriek en de auto's moest gaan bouwen. Het was een ideaal project voor de sub-organisatie 'Kraft durch Freude', die opgericht was met de bedoeling de levensstandaard van de Duitse arbeiders te verhogen. In mei 1937 werd een maatschappij opgericht, de 'Gesellschaft zur Vorberei-



Boven: De bouw van de fabriek in 1939 die door de 8e Amerikaanse Luchtvloot grotendeels werd vernield (foto rechts). Onder: De herbouwde fabriek tegenwoordig.



tung des Volkswagens', die het geschatte aantal van 1 500 000 Volkswagens zou moeten gaan produceren.

Het was de bedoeling van Hitler dat er binnen tien jaar geen enkele arbeider in Duitsland meer zou zijn die geen Volkswagen zou bezitten. Op 1 augustus 1938 werd een ingenieus spaarzegelsysteem geïntroduceerd waardoor een Duitser voor 5 RM per week een VW kon bestellen die dan zou worden afgeleverd wanneer de VW in productie kwam; 90 000 mensen namen deel aan deze spaaractie en spaarden in totaal ongeveer 280 miljoen Mark.

Voor de plaats van de fabriek viel de keus op een stuk land van graaf Werner von Schulenburg die in een veertiende-eeuws kasteel, Schloss Wolfsburg, bij Fallersleben, ongeveer 80 kilometer ten oosten van Hannover, woonde. In januari 1938 werd veertig vierkante kilometer grond aan de staat overgedragen. Hitlers architect, Albert Speer, die het toezicht bleef houden, gaf opdracht aan een jonge Oostenrijker, Peter Koller, de fabriek op papier te zetten. De fabriek moest anderhalve kilometer lang worden aan de noordzijde langs het Mitellandkanaal terwijl er aan de andere kant van het kanaal een stad voor de voorgestelde 90 000 arbeiders zou worden gebouwd. Midden in de Tsecho-Slowaakse crisis in mei 1938 maakte Hitler zich vrij om op 26 mei de eerste steen te leggen in aanwezigheid van ongeveer 70 000 mensen. Helaas arriveerde een set van de bouwtekeningen te laat om in de metalen container te worden gestopt die in deze eerste steen zou worden ingemetseld; de container werd nu zonder deze tekeningen ingemetseld. In zijn toespraak noemde Hitler de toekomstige auto, tot grote verbazing van dr. Porsche, de 'KdF-wagen'. De auto was onofficieel steeds Volkswagen genoemd en een van de tekenaars van dr. Porsche, Francis Reimspiess, had uit eigen beweging al het nu beroemd geworden VW-embleem ontworpen, zij het dan dat het toentertijd voorzien was van een draaiende Swastika. (Toen dr. Porsche zijn ontwerp zag, gaf hij hem een beloning van 100 RM). Na de plechtigheden werd Hitler in een van de drie prototypes (die uit 60 met de hand in de Daimler-Benz fabrieken in Stuttgart gemaakte modellen gekozen werden) door de zoon van dr. Porsche, Ferry, naar het station van Fallersleben gereden.

De bouw van de fabriek stagneerde erg door het gebrek aan arbeiders. Hitler loste dit probleem op door Mussolini te vragen of die hem werkloze Italiaanse arbeiders wilde sturen. De eerste duizend Italianen waren al spoedig ter plaatse maar ondanks deze extra krachten kwam er nog geen auto uit de fabriek toen de oorlog begon. De 210 voorlopers van de 'KdF-wagens' die elders waren gefabriceerd, waren tijdens testritten kapot gegaan of waren in handen van partijfunctionarissen terechtgekomen.

De duizenden kleine spaarders ontvingen geen enkele auto. Eind 1940 was nog maar de helft van de geplande 6 miljoen vierkante voet fabrieksruimte onder dak. De stad stond nog op geen enkele kaart en bestond uit flats voor 2358 gezinnen. Na het uitbreken van de oorlog waren de Italiaanse arbeiders, die in houten hutten waren ondergebracht, langzamerhand weer naar hun vaderland teruggekeerd. De arbeiders werden toen aangevuld met gevangengenomen Polen, gevolgd door Fransen, Belgen, Nederlanders, Denen en Russen. Dit aantal was in 1944 opgelopen tot 17 365 krijgsgevangenen.

Van de auto werden twee militaire versies geproduceerd: de vierpersoons terreinwagen, de Kubelwagen, die haar gebrek aan een vierwielaandrijving door haar lichte gewicht compenseerde (met haar ruim 500 kilo was zij gemakkelijk vrij te maken wanneer ze vast mocht komen te zitten) en het amfibische voertuig, de Schwimmwagen, die een intrekbare schroef bezat. In de fabriek werden ongeveer 55 000 Kubelwagens en 15 000 Schwimmwagens geassembleerd — de

Zur Beachtung!

1. Für verlorene oder sonst abhanden gekommene Sparkarten oder -marken wird Ersatz nicht geleistet.
2. Jede voll geklebte Sparkarte ist der zuständigen Gaudienststelle der NSG-KdF, Abteilung Gaukassenwart, unverzüglich einzusenden. (Einschreiben.)
3. Sofern innerhalb 3 Wochen Gutschrift nicht eingeht, ist dies der unter 2. genannten Dienststelle sofort zu melden.
4. Wohnungsänderungen müssen der für den alten Wohnsitz zuständigen Gaudienststelle der NSG-KdF, Abt. KdF-Wagen, unverzüglich gemeldet werden.
5. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Merkblatts zum Antrag auf Ausstellung einer KdF-Wagen-Sparkarte.

Nur für den Dienstgebrauch:

Eingangsdatum:

Karte Nr.:

Wert: RM

Die Deutsche Arbeitsfront

KdF-WAGEN-SPARKARTE

(Nicht übertragbar)

Sparer Nr. 11.622

Vor- und Zuname (bei Frauen auch Geburtsname)

Wohnort: Postleitzahl:

Straße: Nr.:

Beruf:



Vertragsbeginn:

17.8.1942

Volkswagenwerk

Een reproductie van de KdF-spaarkaat no 11.622. Heden ten dage zou Volkswagen deze kaart nog inwisselen.

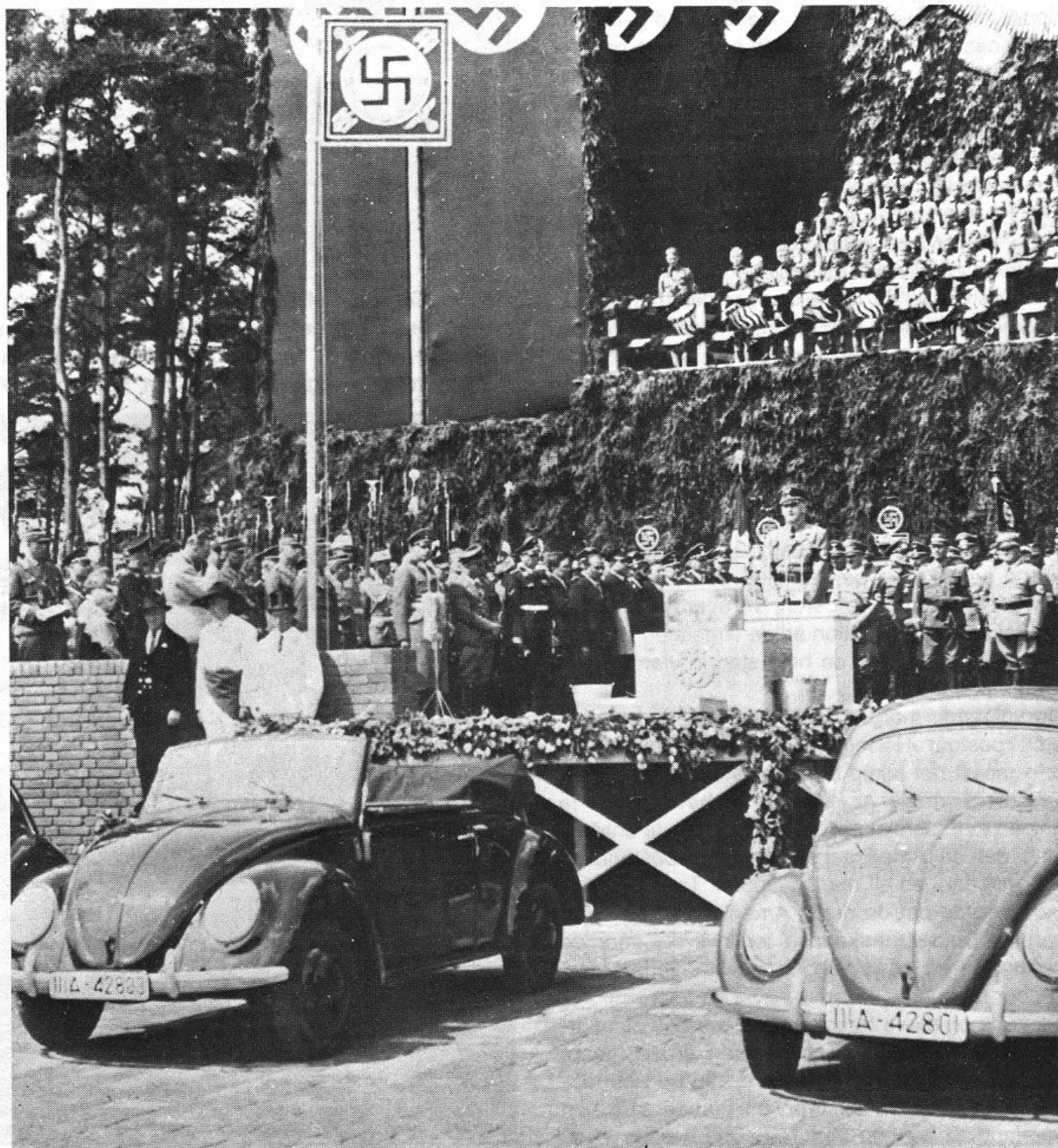
vierkante carrosserie van de Kubelwagen werd in de Ambi-Budd carrosseriefabrieken in Berlijn vervaardigd.

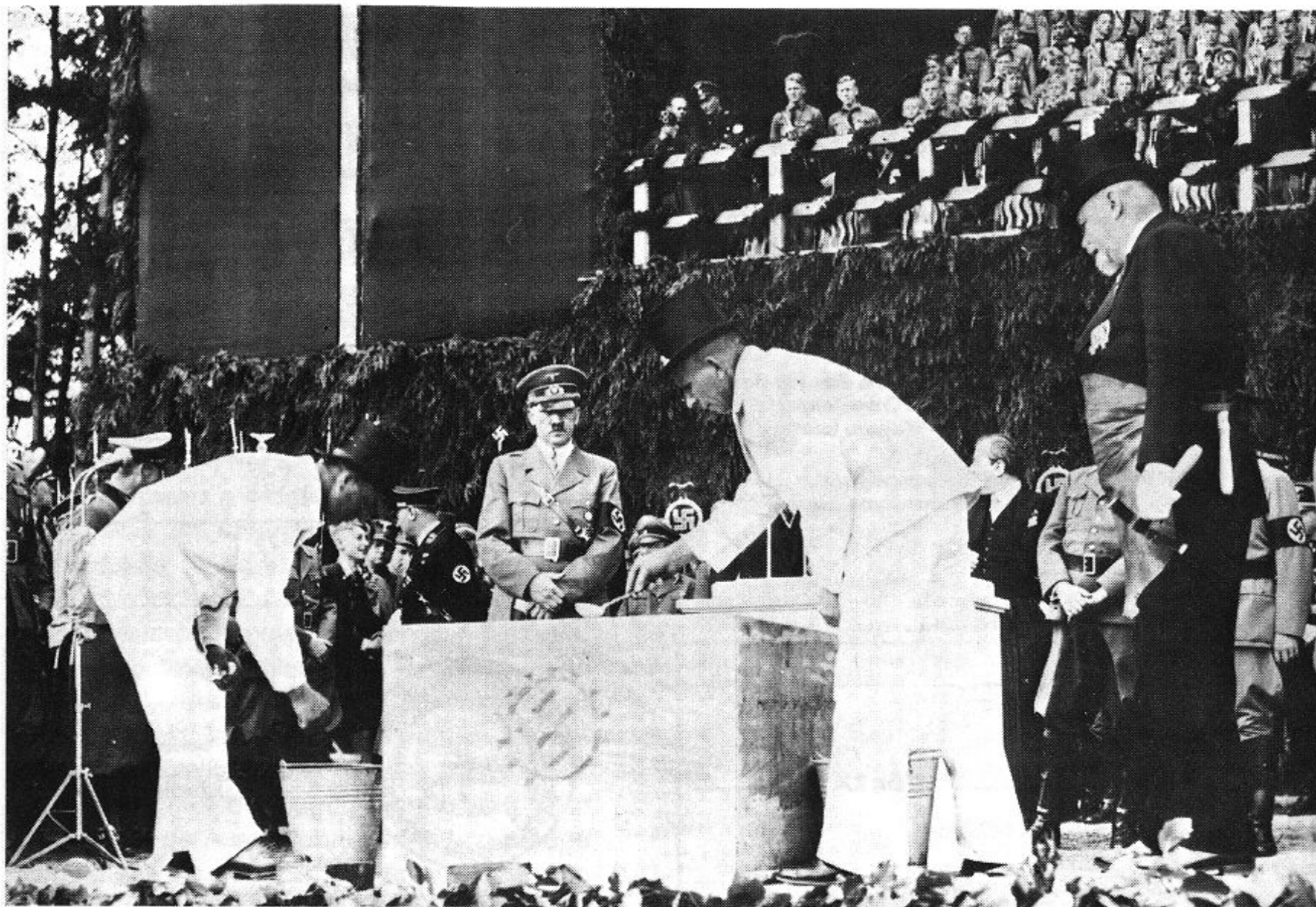
Uiteindelijk werd slechts een klein gedeelte van de fabriek door het Duitse ministerie voor Bewapening gebruikt om auto's te produceren. De fabriek werd gebruikt als noodfabriek voor vliegtuigreparaties en voor de productie van allerlei zaken als Ju 88's, mijnen, kachels, handgra-

naten en tegen het einde van de oorlog werden hier ook V-1's geassembleerd.

In de zomer van 1943 vond het eerste bombardement door de Geallieerden plaats, zonder noemenswaardige schade overigens. Omdat de fabriek bij het einde van de oorlog op de lijst van de Amerikaanse eenheid tot het opsporen van strategische doelen stond, zijn er nauwkeurige verslagen bewaard gebleven van de vier grote aan-

Onder: Dr. Ley tijdens zijn toespraak bij de ceremoniële eerstesteenlegging waarbij drie prototypes werden tentoongesteld. Let op de persoonlijke standaard van Hitler op het podium.





Links: Duitse bouwvakkers met hun traditionele hoge hoeden metselen de lege bronzen kist in de steen. In deze kist hadden de bouwtekeningen moeten zitten, maar die waren te laat gereedgekomen om nog in de doos te doen. Boven: De kist tegenwoordig.

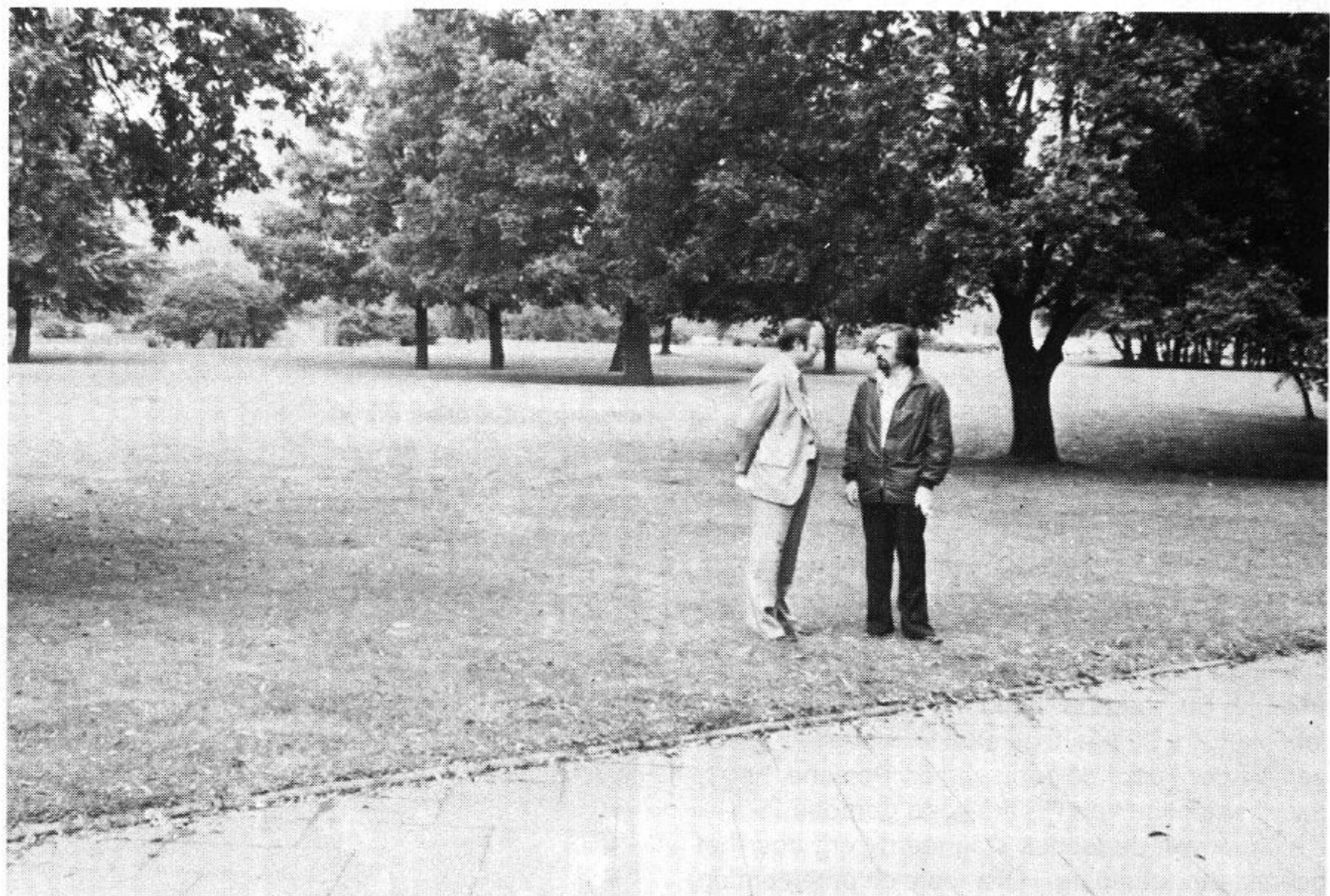
vallen, die wij ook zullen behandelen. Verder vonden er nog twee incidenten plaats. Het eerste deed zich voor op 18 april 1944 toen een onbekend gebleven vliegtuig brandbommen liet vallen en een gedeelte van de voorzijde van het gebouw vernielde. Vervolgens werd op de morgen van 29 april om 11.19 uur een vliegend fort van het 8e Amerikaanse Luchtleger door luchtafweerschut getroffen op de terugweg van een raid op Berlijn. Een motor vloog in brand en de bemanning sprong met parachutes uit het toestel, waarna het stuurloze toestel, nadat het een paar grote cirkels had gemaakt, op de hoek van Hal 1 neerstortte.

In mei 1945 lag 85% van de fabriek in puin en toen de oorlog ten einde was gekomen, werd er opdracht gegeven om de onbeschadigd gebleven machines naar het westen te evacueren om die niet in handen van de naderende Russen te laten vallen. Tweehonderd machines werden overgebracht naar mijnschachten in Longwy terwijl andere machinerieën door de hele rondom liggende streek werden verspreid.

Op 10 april bereikte een spitseenheid van het 405e Infanterieregiment van de 102e Amerikaanse Infanteriedivisie Fallersleben, zes kilometer verwijderd van de fabriek, maar de Amerikanen kwamen niet naar KdF-Stadt omdat die niet op hun kaarten stond aangegeven. De SS-ers die de dwangarbeiders bewaakten, vluchtten en lieten de gevangenen zonder enige bewaking achter. Die nacht braken ze uit hun kamp en nadat zij een paar huizen van stafleden ten zuiden van het kanaal hadden geplunderd, richtten zij hun aandacht op de fabriek zelf. Telefoons werden uit de muur gerukt, dossiers overhoop gehaald en in brand gestoken, typemachines werden tegen de muren gesmeten. Anderen 'veroverden' goederentreinen op het station en de uitgelaten plunders dreigden zelfs de hele stad in vlammen te doen opgaan.

De volgende morgen reed de Duitse aalmoezenier, pastoor Holling, samen met een Franse priester uit het kamp die Engels sprak, naar Fallersleben om de Amerikanen te bewegen in te grijpen in Fallersleben. Zij kwamen tot de ontdekking dat de Amerikaanse bezetting bestond uit een luitenant en elf manschappen. Toen de luitenant hoorde dat de dertig Amerikaanse kinderen van de Duits-Amerikaanse technici die voor de oorlog waren geworven, in gevaar verkeerden, verloor hij geen tijd.

Toen de priesters terugkeerden, werden zij voorafgegaan door een pantserwagen en een jeep. De kinderen bleken ongedeerd, maar in het barakkenkamp leken de dronken plunders hun verstand te hebben verloren. Drie salvo's in de

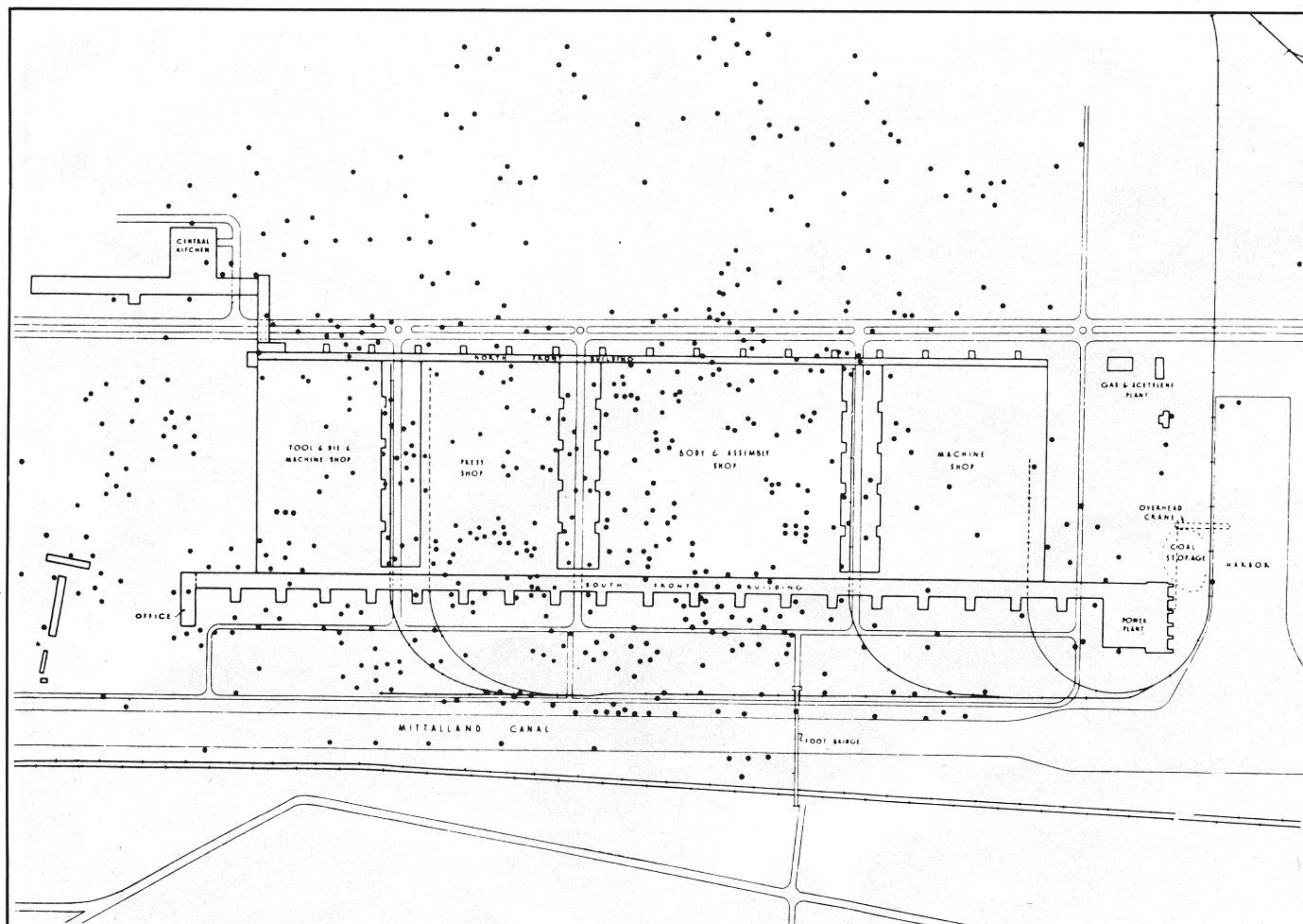


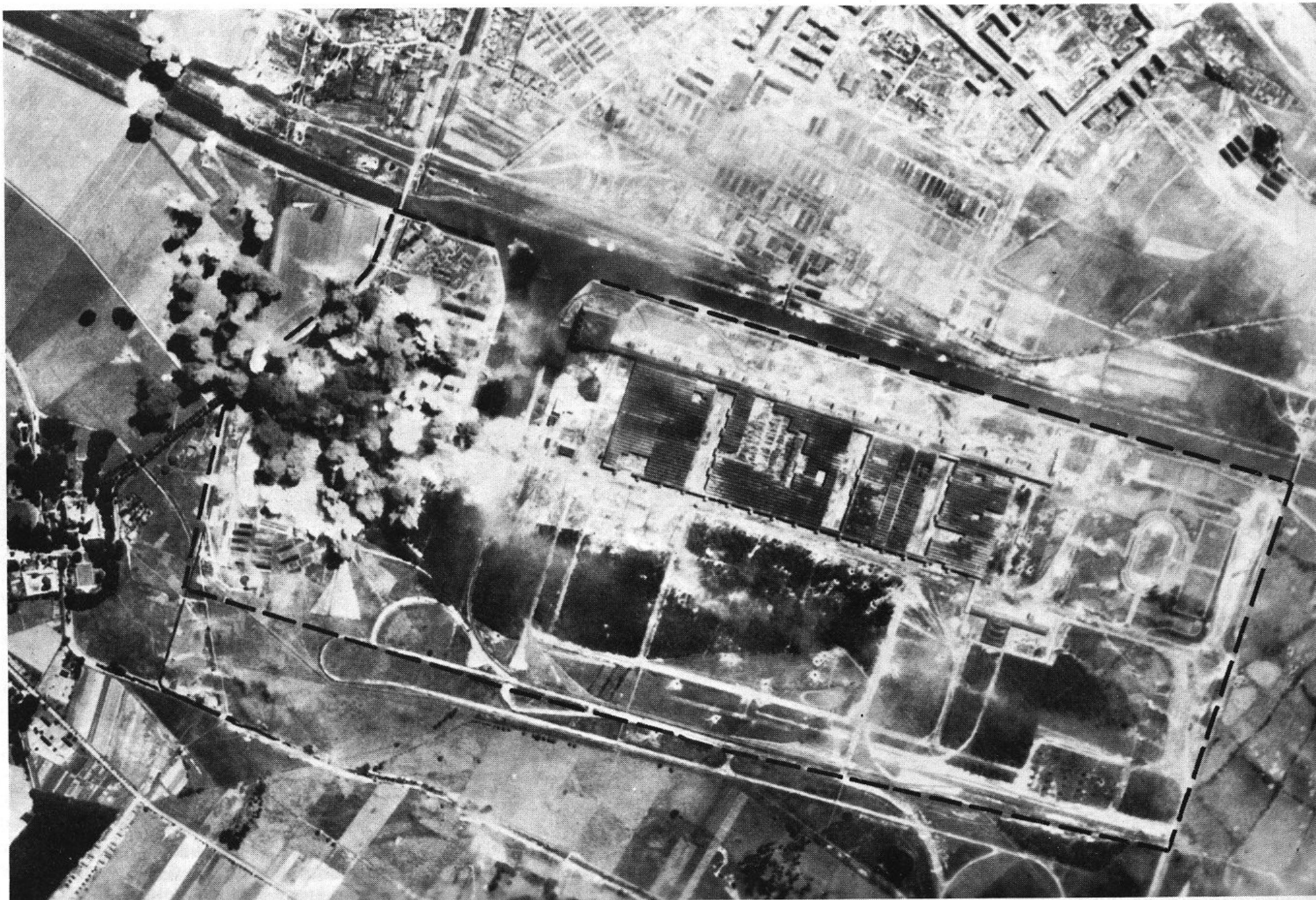
Boven: Op deze plaats werd in 1938 de plechtigheid ter gelegenheid van de eerstesteenlegging gehouden. Toen het nieuwe kantoorgebouw in 1959 werd gebouwd, werd de gemetselde eerste steen verwijderd. Onder: De eerste van een hele serie zgn. Volkswagen mijlpaalfoto's werd genomen ter gelegenheid van het 1000ste KdF-voertuig – een Kubelwagen.



Aanvallen van de 8e Amerikaanse Luchtvloot op de Volkswagenfabrieken in 1944

Datum en tijd aanval	Aantal en type vliegtuigen	Type	Afge- worpen Aantal	bommen Gewicht	Totaal tonnage	Vanaf hoogte in m.	Geschatte aantal treffers	Onontplofte bommen	Ge- wonden	Do- den
8 april 1944 14.15-14.19	56	Brisant M-47 brand- bommen	251 1651	500 100	63 83	6 à 7 km	950	—	40	13
20 juni 1944 09.04-09.09	137 B-17's	M-17 magnesium Brisant Brisant	330 130 372	500 2000 500	83 130 93	8 à 9 km	582	32	93	27
29 juni 1944 09.39	41	Brisant Brandbommen	306 520	500 100	77 18		350	28	—	8
5 augustus 1944 13.36-13.37	85 B-24's	Brisant	548	1000	274	7 à 8 km	300	24	27	7

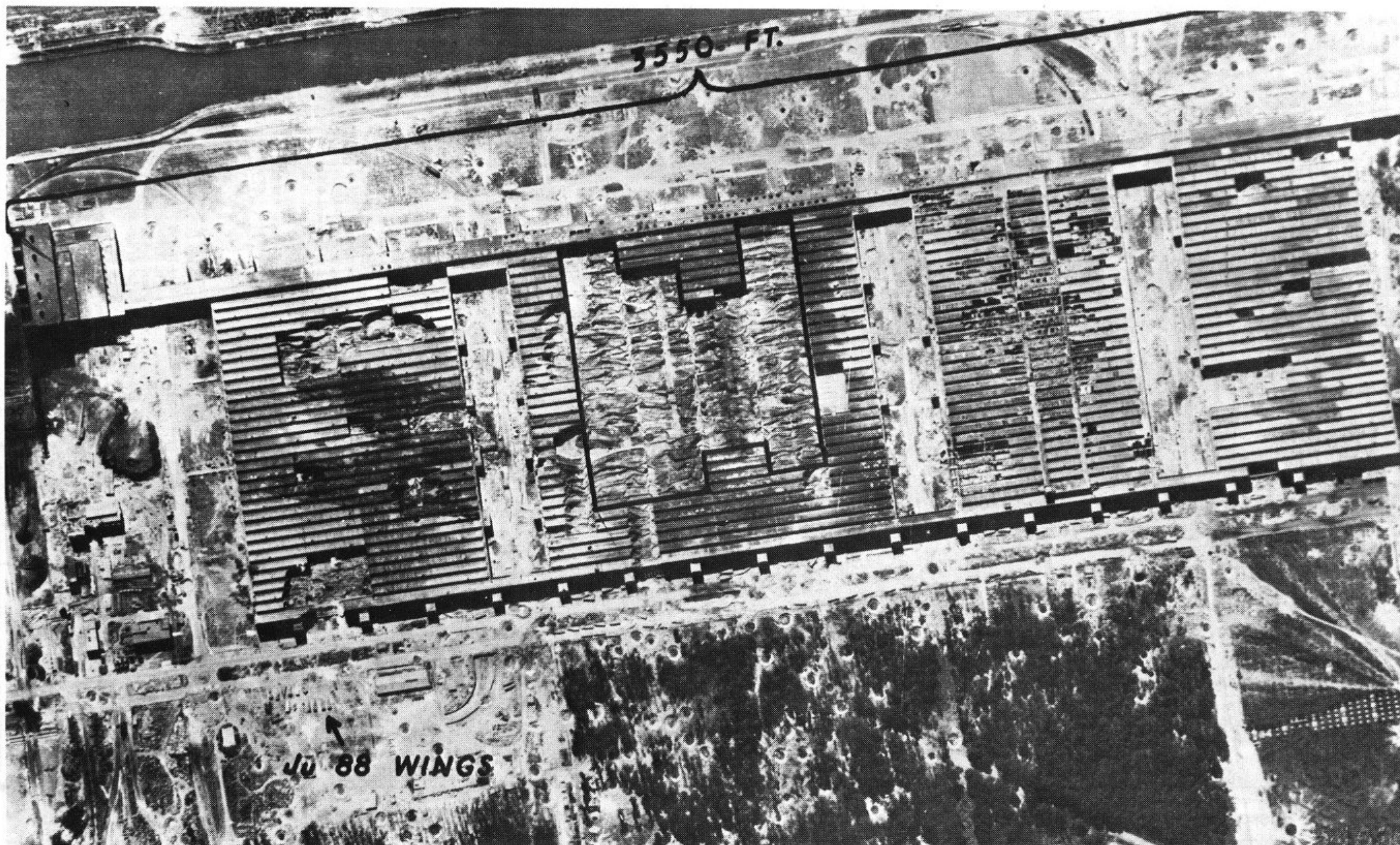




Boven: 5 augustus 1944 – de aanval begint. De 9e Bombardementsgroep viel de fabriek van grote hoogte met B-24's van de basis Hardwich in Norfolk aan.

Onder: Een bommenregen daalt neer op de fabriek terwijl de Duitsers verwoede pogingen in het werk stellen om een rookgordijn te leggen. De groep claimde 300 treffers met 1000-ponds bommen uit een totaal van 548 afgeworpen bommen (USAF).





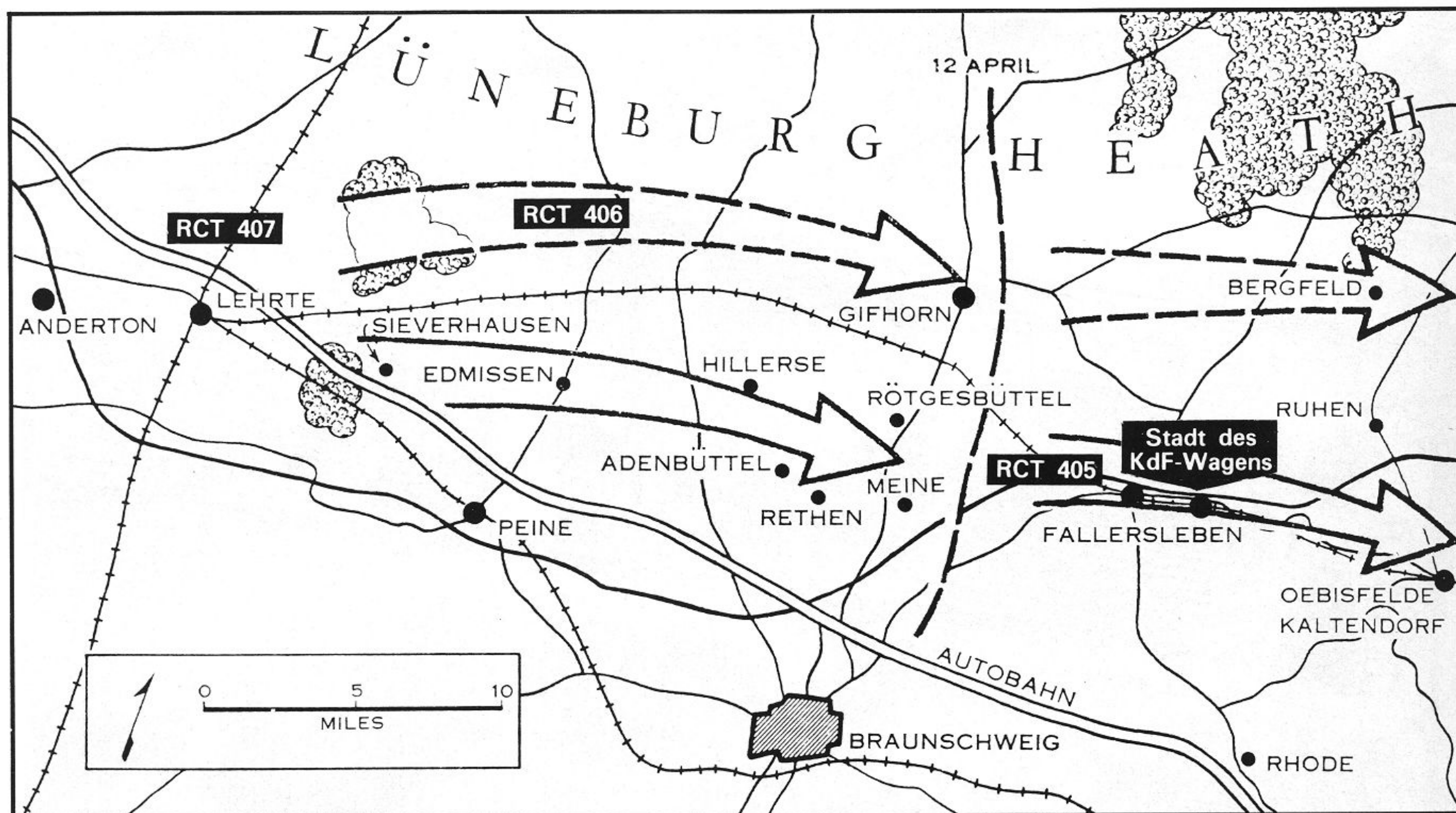
lucht afgevuurde waarschuwingsschoten hadden geen enkele uitwerking; nog eens twee salvo's langs de weg die een aantal slachtoffers kostten, herstelden uiteindelijk de rust. De volgende morgen werden de fabriek en de stad door tweehonderd Amerikaanse soldaten met Sherman tanks bezet.

Op 25 mei 1945 werd de naam KdF-Stadt door de autoriteiten officieel veranderd in Wolfsburg, genoemd naar het naburige kasteel. De Amerikanen werden overgehaald om de elektriciteitscentrale van de fabriek in werking te laten omdat die (zoals nu nog steeds) de bevolking van stroom voorzag terwijl Rudolf Brommann, een vroegere hoofdopzichter, tijdelijk de leiding kreeg.

Hoewel Fallersleben en Wolfsburg door de Amerikanen waren veroverd, kwamen de beide steden in de Britse zone te liggen. Op 26 mei begon de 52ste Britse divisie de verantwoordelijkheid van het 406e Regiment over te nemen in het gebied terwijl die overname een paar dagen later al afgerond was. De repatriëring van de buitenlandse dwangarbeiders was begonnen hoewel er nog geen regelingen bestonden voor de terug-



Uiterst boven: Deze luchtfoto, direct na de aanval genomen, toont duidelijk welke gedeelten van de fabriek uitbrandden (USAF). Midden: Een Duitse foto van de fabriek tijdens een geallieerde luchtaanval, datum onbekend. Links: Soldaten en burgers kijken naar een brandende barak na een van de luchtaanvallen uit 1944. Boven: Dit is de plaats van die barak nu, volkomen onherkenbaar.



keer van de Russen en andere Oost-Europeanen. De Engelse soldaten moesten dikwijls relletjes van deze ontheemden bedwingen.

Toen de eerste Britse eenheden in Wolfsburg arriveerden, bleek dat de elektriciteitscentrale in werking was maar dat op het fabriekscomplex verder geen enkele activiteit te bespeuren viel. Er werden wachtposten uitgezet om te voorkomen dat er nog meer zou worden geplunderd terwijl de garages werden gebruikt voor de voertuigen van de eigen eenheden. Werkloze ex-employees en technici die naar de fabriek waren teruggekomen om hun persoonlijke bezittingen te redden, boden aan het onderhoud aan die voertuigen uit te voeren. De dienstdoende officier, die zijn voertuigen voor reparatie meer dan 80 kilometer moest laten verplaatsen, ging daarmee akkoord en een gedeelte van het gebouw dat niet zo beschadigd was, werd vrijgemaakt om wat machines en uitrusting uit andere delen van de fabriek neer te zetten. Al spoedig waren er meer dan honderd man aan het werk. Zij kregen geen geldelijke vergoeding; zij kregen niet meer dan een middagmaal dat de eenheid klaar liet maken.

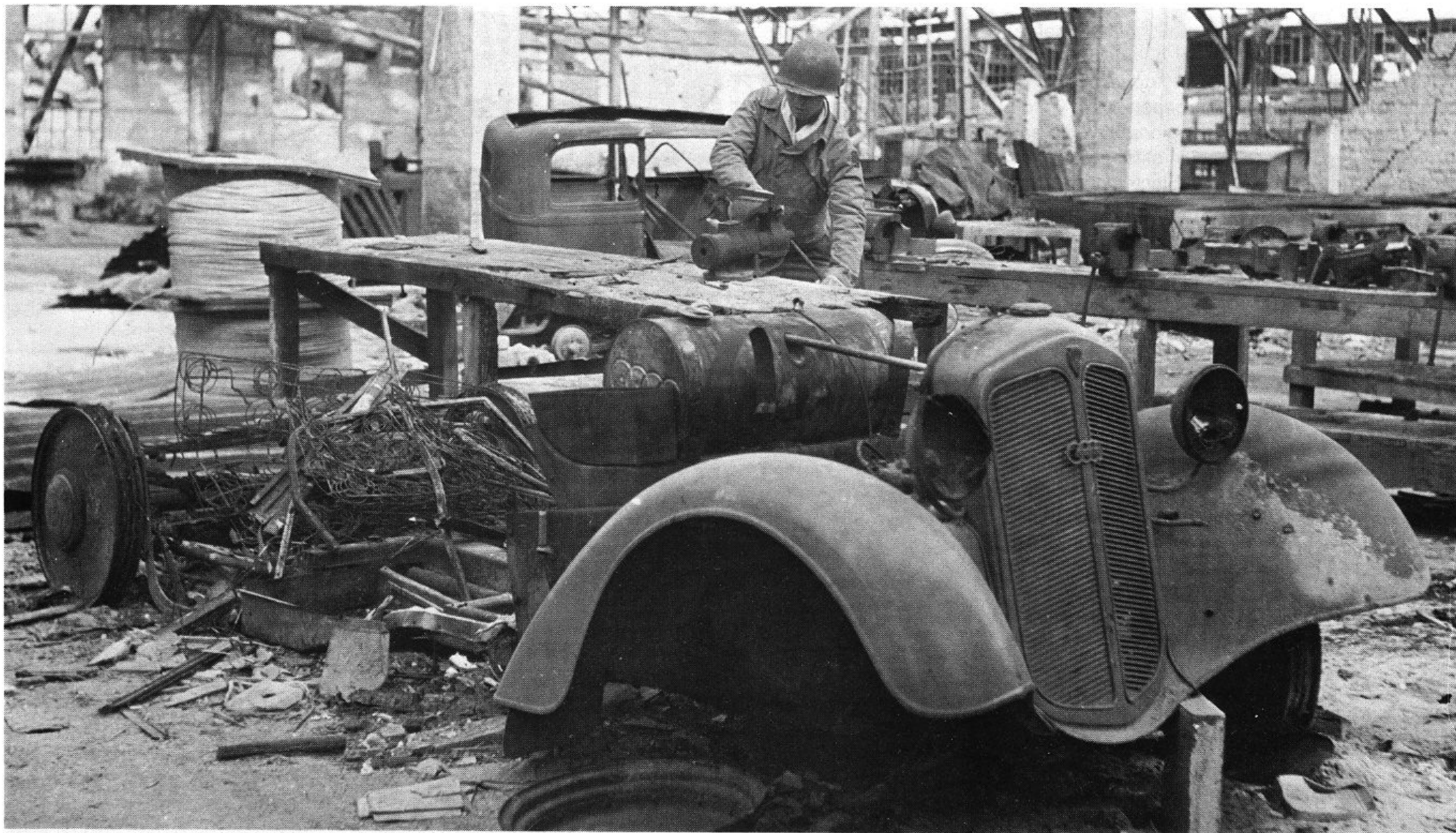
Het nieuws van deze plaatselijke service-eenheid deed al snel de ronde onder de andere Britse eenheden en wat een geïmproviseerde garage had moeten worden, bleek ineens een professionele reparatie-afdeling te zijn. In juli was ook het Britse hoofdkwartier op de hoogte van deze faciliteiten en het vaardige personeel dat in Wolfsburg beschikbaar was en het plaatste een afdeling van de 30e Reparatie-eenheid van de Genie in de fabriek.

Deze bestond uit 3 zware regionale werkplaatsen en werd geleid door de kapiteins Gerrard en Murdoch en nog drie andere officieren. Zij kregen als taak het op poten zetten van een werkplaats voor de reparatie van buitgemaakte vijandelijke voertuigen.

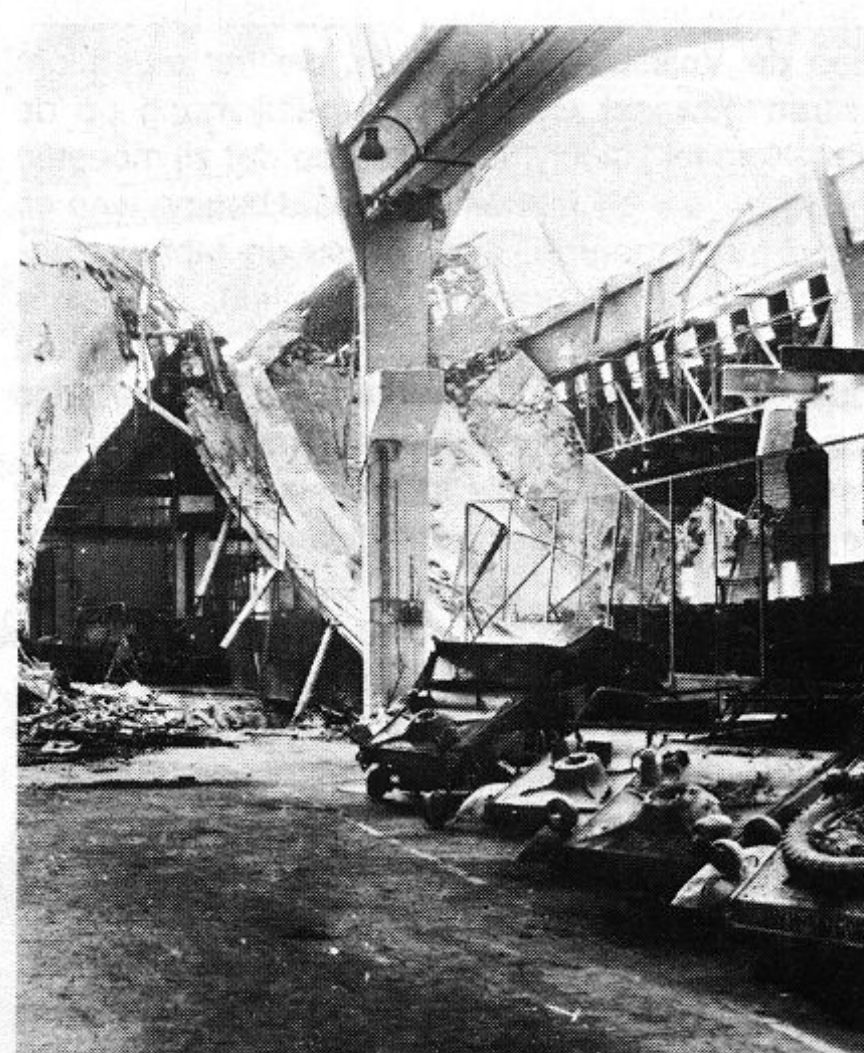
In augustus werd nog een gedeelte van de fabriek vrijgemaakt voor motorreparaties. In het begin alleen maar voor jeepmotoren maar later werden ook andere typen motoren gereviseerd.

Rechts: Amerikaanse genisten bezetten de fabriek na de verovering op 11 april 1945. De fabriek had vliegende bommen, vliegtuigvleugels en schotelmijnen gemaakt naast de normale werkzaamheden van de autoproduktie. Hier doorzoeken de genisten de puinhopen op bruikbaar materiaal.





Uiterst boven: In 1945 was de produktie in de fabriek geheel tot stilstand gekomen. Links: Dit is het gebied tussen hal 1 en 2; deze foto staat in een schril contrast met hetzelfde gedeelte dat wij tijdens ons bezoek konden fotograferen (foto boven).



Links: Genisten van het Amerikaanse leger zoeken in de ruïnes naar staalplaten die konden worden gebruikt voor de Amerikaanse Bailey-bruggen. Boven: In een hoek van hal 3 stonden nog een paar carrosserieën van Ku-belwagens.

'40~'45 TOEN & NU

Uitgegeven door Winston G. Ramsey
Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, Londen E15 3JA
Telefoon: 01-534 8833
Voor Nederland: Uitgeverij van de Erven J. J. Tijl B.V., Blaloweg 20, Zwolle.
Telefoon: 05200-10801
© Copyright 1978

Inhoud nummer 12

De Volkswagen Story	1
Grote Namen	
Luitenant Peter Scott	15
Verzamelingen	
De Amerikaanse mottenballenvloot	22
Wrakkenberging	
Wrakkenberging in Nederland	30
Engeland	
Het geheime ondergrondse hoofdkwartier van het Directoraat van de Spoorwegen	36
Oorlogsfilms	
Hier gebeurde het	42
Hier gebeurde het	
De Slag van Takrouna	48

Foto voorpagina: Voor de voorpagina besloten wij voor dit nummer een oude VW met dubbele achterrait (de zgn. 'Bril') te restaureren (een LHD 1951 met Zwitserse registratie); een model dat nog steeds op de oorspronkelijke personen werd gemaakt. Wij restaureerden de VW als een REME-produkt uit 1946 dat door de geallieerde controlecommissie in Duitsland werd gebruikt. Vervolgens zochten wij een geschikte plaats in Startford in Oost-Londen om een realistisch na-oorlogs plaatje van Duitsland te kunnen schieten. Wij hoefden toen alleen nog maar onze ex-W.O. II-veteraan Ken Driscoll, die heeft gevochten in Noord-Afrika, Sicilië, Italië en Duitsland en die ons regelmatig behulpzaam is bij onze uitgave, over te halen om zijn uniform nog een keer aan te trekken.

Middenpagina's: De USS North Carolina, 'The Immortal Showboat', opgelegd bij Kaap Fear River, Wilmington, North Carolina.

Verschijnt per kwartaal
Verkoopprijs Nederland: f 4,95
België: B.Frs. 80



Boven: Hotel Kaiserhof op de Wilhelmplatz in Berlijn waar Hitler dr. Ferdinand Porsche ontmoette, de toekomstige ontwerper van de Duitse Volkswagen, 11 mei 1933. (Allgemeiner Deutscher Nachrichtendienst).



Boven: De ruïne van de Kaiserhof gefotografeerd in 1947 (Landesbildstelle). Onder: Hotel Kaiserhof werd na de oorlog niet herbouwd. Dit is de situatie tegenwoordig in Oost-Berlijn.



In september werd er nog een onderdelenafdeling met negen man personeel onder leiding van kapitein May aan de fabriek toegevoegd. De sterkte van de technische troepen werd in die herfst uitgebreid tot 6 zware regionale werkplaatsen terwijl de gehele eenheid in oktober herdoopt werd in de 2e REME (Royal Electrical and Mechanical Engineers) afdeling.

In verband met de steeds normaler wordende toestand in het bezette gebied, achtten de Britse militaire autoriteiten het van belang dat de Volkswagenfabrieken weer zouden kunnen worden gebruikt voor de autoproduktie. In augustus 1945 kreeg majoor Ivan Hirst van REME opdracht om te onderzoeken wat er kon worden gedaan. Met de hulp van REME werden de verspreide machinerieën en installaties langzamerhand weer opgebouwd in de minst beschadigde delen van de fabriek terwijl de Duitse staf een plan ontwikkelde om weer tot een beperkte autoproduktie te komen. Eind augustus werden er weer Kubelwagens geassembleerd uit onderdelen die in de oorlog waren overgebleven.

In september werd een van de vooroorlogse Volkswagens groen gespoten en als demonstratiemodel naar het hoofdkwartier van de 21e Legergroep gestuurd. Het resultaat, een bestelling, betekende het begin van de Volkswagenproduktie. In die maand regelde de Zuiveringscommissie een krediet van £ 250 000 bij de Deutsche Bank in Braunschweig. Die stond onder controle van de Control Commission Finance Division zodat de bank weinig keus had! Eind 1945 waren er 85 nieuwe auto's geproduceerd.

Voor het jaar 1946 was gepland dat men niet alleen wilde assembleren maar ook tot een feitelijke produktie wilde overgaan. Omdat het overgebleven Duitse kader te zwak was, deed Hirst een beroep op zijn chef, kolonel C. R. Radclyffe, om van Britse zijde een aantal sterke mannen te krijgen. Wing Commander R. M. Berryman, een gepensioneerde R.A.F.-officier, die vroeger in de autohandel had gezeten, werd benoemd tot zijn produktie-officier; deze onderhield het contact met het Duitse personeel in de fabriek. Majoor A. McInnes van de Property Control kreeg de verantwoordelijkheid voor de financiële zaken binnen het bedrijf.

Het was voor iedereen in Wolfsburg duidelijk – zowel voor de Engelsen als voor de Duitsers – dat andere geallieerde landen en dan in het bijzonder de Russen geschikte machines als herstelbetalingen uit Duitsland wilden weghalen. Volgens de politiek die door de Geallieerden werd gevolgd met betrekking tot de ontmanteling van de Duitse industrie voor herstelbetalingen, stonden de Volkswagenfabrieken, die het eigendom waren geweest van de nazi-partij, hoog op de lijst. Kolonel Radclyffe verklaarde dat zij moesten bewijzen dat de fabriek van vitaal belang was en goed functioneerde, anders zou de fabriek zonder enige twijfel worden ontmanteld. Dit bewijs kon worden geleverd door binnen een maand duizend nieuwe auto's te maken – voor eind maart. Een Russische eenheid van twee officieren en dertig man, die in Wolfsburg lag voor de repatriëring van Russische dwangarbeiders, onderstreepte de noodzaak van een dergelijk bewijs!

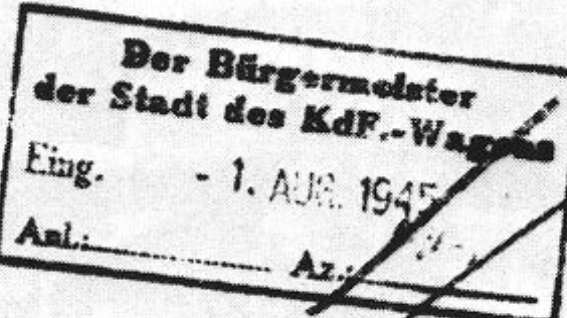
Wing Commander Berryman bracht de Duitse arbeiders op de hoogte van de situatie via een van de oorspronkelijke Amerikaanse Duitsers, Fietz genaamd. De Duitse arbeiders wilden het proberen op voorwaarde dat er voldoende voedsel en dekens zouden worden aangevoerd om te kunnen doorwerken. Door een uiterste krachtsinspanning inclusief het 'versieren' van een lading kolen bestemd voor Berlijn om de elektriciteitscentrale in werking te houden en het weer op gang brengen door de militaire autoriteiten van verschillende bedrijven voor toeleveringsmaterialen, werd het doel bereikt – op 1 april waren er 1003 nieuwe auto's geproduceerd. Kolonel Radclyffe kreeg het bericht: 'Doel bereikt'. In maart

Der Landrat
I,2

Gifhorn, den 26. Juli 1945

An
den Herrn Bürgermeister
in Wolfsburg.

Betrifft: Umbenennung der dortigen Stadt.



Der Herr Oberpräsident hat die Umbenennung der dortigen Stadt sowie die Führung des von der Stadt vorgeschlagenen Wappens genehmigt. Eine beglaubigte Abschrift der Genehmigung übersende ich mit der Bitte um öffentliche Bekanntmachung.

7. 10. 1945

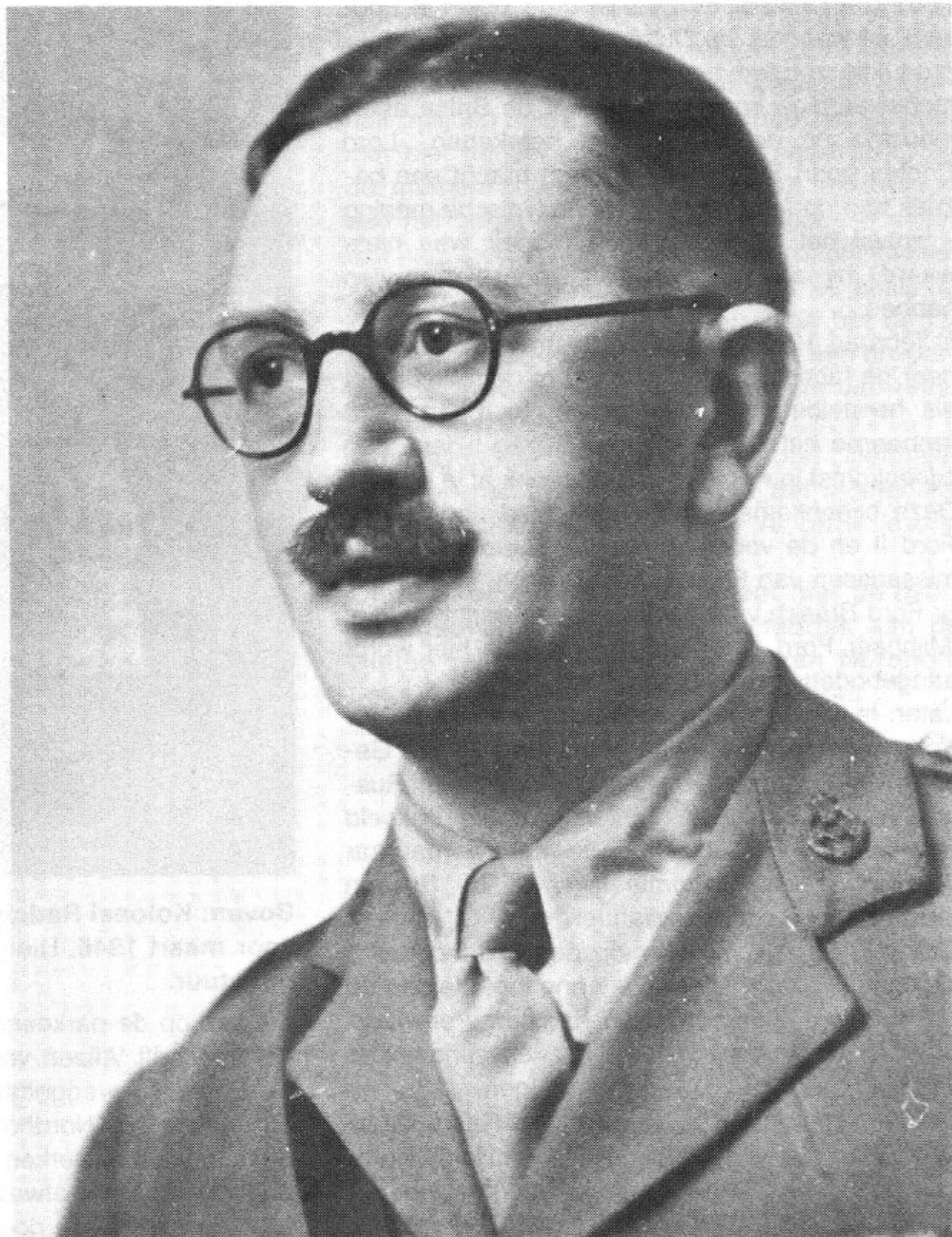
27. 9. 45

Im Auftrage



Uiterst boven: Dit certificaat bekrachtigde de naamsverandering van Stad van de KdF-fabriek in Wolfsburg. Boven: Oktober 1945 – onder een nieuwe leiding heet de fabriek nu No. 2 REME werkplaats. Deze foto werd genomen op de oude weg naar de fabriek; deze weg, die nu is afgebroken, liep langs onderstaande brug over de spoorweg.





Links: In de jaren 1945-46 werd de motorenassemblage tijdelijk in de kelders uitgevoerd. Boven: Majoor Ivan Hirst leidde het Engelse team dat verantwoordelijk was voor de geboorte van de zo succesvolle naoorlogse Volkswagenfabrieken.

waren een paar van deze auto's door het Russische leger ingepikt, de eerste 'export' was ook een feit.

Eind 1946 waren er 9871 auto's geproduceerd, de fabriek leek een goede toekomst tegemoet te gaan.

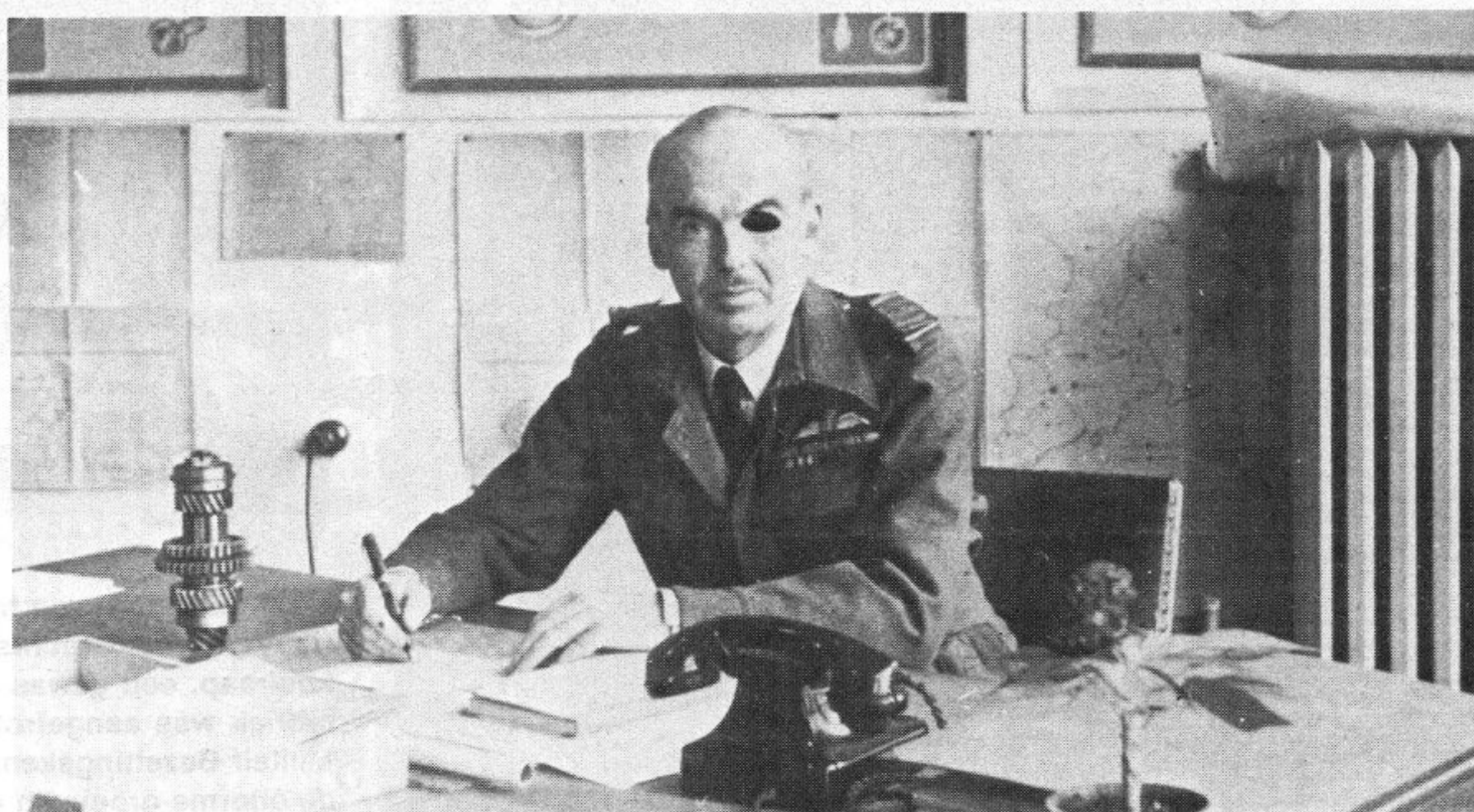
In 1946 werden alle Duitse arbeiders gede-nazifi-ceerd en diegenen die niet zuiver bleken te zijn, werden ontslagen; onder hen was ook Brormann, de algemene manager. Zijn taak werd overgenomen door dr. Munch.

Tijdens de strenge winter van 1946/47 kwam de produktie eind januari geheel tot stilstand wegens kolengebrek voor de elektriciteitscentrale. Pas in maart kwam de produktie weer op gang. Kort daarna brandde de spuitafdeling af. Totdat een nieuwe spuitafdeling kon worden gebouwd, werden alle auto's in de openlucht gespoten. Ondanks al deze tegenslagen werden er in 1947 toch nog 8939 auto's gemaakt.

In februari 1948 begonnen de reparatie-afdelingen van REME aan een project van 110 ambulances die werden gebouwd van Kubelwagens en Kever-onderstellen. De brancards en andere uitrustingsstukken werden door toeleveringsbedrijven gemaakt en in juni werd het laatste voertuig afgeleverd. In augustus van dat jaar werd de afdeling motorenrevisie gesloten; vanaf het begin had deze afdeling meer dan 15 000 motoren van allerlei typen voor het Britse leger gereviseerd. Deze taak ging over naar de 23ste Afdeling van de REME.

Hoewel de inspanningen in maart 1946 het voortbestaan van de fabriek hadden gegarandeerd, was er nog steeds geen beslissing over de uiteindelijke afwikkeling gevallen.

Een van de eerste Volkswagens was naar Engeland gestuurd ter beoordeling; het beoordelingsrapport vermeldde: 'Het is niet mogelijk deze auto



Midden: Majoor McInnes met zijn secretaresse, juffrouw Philips, en rechts: Wing Commander Berryman.

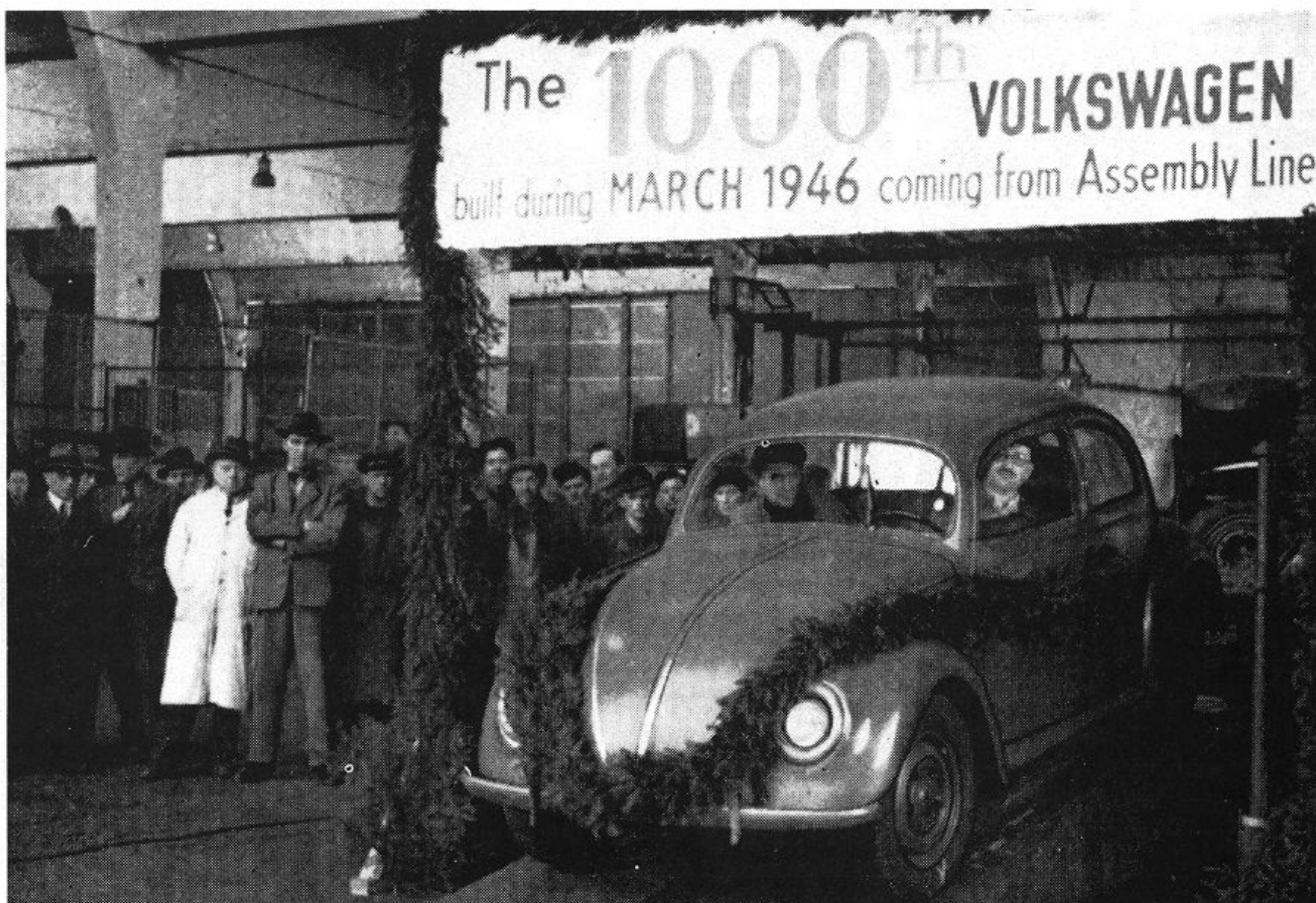
op een economisch verantwoorde basis te bouwen' en wanneer de Duitsers dus tot een verdere produktie zouden besluiten, 'zou dat geen noemenswaardige concurrentie voor de Britse auto-industrie op de wereldmarkt betekenen.' Lord Rootes (toen Sir William Rootes) bracht een bezoek aan de fabriek; hij had een typische mening – zowel het produkt als de fabriek was niets waard, hij zou ze nog niet voor niets willen hebben.

In februari 1947 zonden de Australiërs een team naar de fabriek maar besloten om de fabriek niet als herstelbetaling te vorderen. In maart 1948 probeerde het Britse Militaire Gezag tijdens een bijeenkomst in Keulen van de fabriek af te komen. Deze bijeenkomst werd bijgewoond door Henry Ford II en de voorzitter van de Raad van Commissarissen van Ford, Ernest Breech. Toen Henry Ford Breech vroeg wat hij ervan dacht zei die: 'Mijnheer Ford, ik geloof dat wat ons hier wordt aangeboden, geen bliksem waard is.'

Later, in 1948, bleken de Russen wel 'bereid' de Volkswagenfabrieken van het Britse Militaire Gezag over te nemen. De verhoudingen met Rusland waren inmiddels echter al danig bekoeld terwijl de Berlijnse blokkade in juni van dat jaar was begonnen. Niettemin kwamen de Russen met een plan om de fabriek over te nemen. Omdat Wolfsburg slechts op een afstand van 8 kilometer van de Russische zone lag, stelden de Russen voor om de grens iets te corrigeren waardoor zowel Wolfsburg als het fabriekscomplex op Russisch grondgebied kwam te liggen.

Met de benoeming door de Engelse Raad, waarvan Radclyffe de voorzitter was, van Heinz Nordhoff op 2 januari 1948 ter vervanging van dr. Munch als algemeen directeur van de fabriek, begon een serie gebeurtenissen die uiteindelijk tot een overdracht aan de Duitse regering van de fabriek zouden gaan leiden.

Nordhoff vroeg bij zijn benoeming 'carte blanche'. Het bord met 'Wolfsburg Motor Works' werd vervangen door een bord 'Volkswagenwerk' en de



Boven: Kolonel Radclyffe had majoor Hirst een taakstelling van 1000 auto's per maand opgelegd voor maart 1946. Hier het bewijs van de levensvatbaarheid van de fabriek met majoor Hirst aan het stuur.

bordjes op de parkeerplaats voor de fabriek met het opschrift 'Alleen voor officieren' werden door de Engelsen weggehaald ter ondersteuning van hun goede wil. Nordhoff begon zijn plannen voor de fabriek uit te werken. De allereerste fase na de oorlog waarin bij afwezigheid van een krachtige Duitse leiding deze door het Militaire Gezag werd uitgeoefend, liep ten einde, ondanks een voortreffelijke Brits-Duitse samenwerking. De leiding diende van nu af aan een puur Duitse aangelegenheid te worden waarbij de heer Nordhoff verantwoording aflegde aan de Control Commission's Board namens de hele Volkswagenwerk-

organisatie. De Engelsen trokken zich langzamerhand terug hoewel majoor Hirst nog tot in de herfst van 1949 als lid van de Board in Wolfsburg actief bleef.

Een belangrijke mijlpaal voor de ontwikkeling van de fabriek vormde de Duitse geldsanering op 20 juni 1948. In een nacht werden 170 000 miljoen Reichsmarken teruggebracht tot 10 000 miljoen nieuwe Marken. De beperkende bepalingen voor de industrie werden opgeheven en Nordhoff stipelde zijn expansieplannen voor de export uit. Naarmate het geld binnenkwam, werd de fabriek hersteld en uitgebreid terwijl ook het in 1938



Links: Een foto van het oude kantoorgebouw in de winter van 1945-46. Het open land rechts op de foto was omgeploegd en ingezaaid met koolraap, een gewas dat zelfs in de winter groeit. De Tatra, die op de fabriek was aangetroffen, werd door majoor Hirst gebruikt onder een Militair Bezettingskenteken. **Boven:** Een vergelijkende foto uit 1950 die de enorme groei van de fabriek onder Heinz Nordhoff illustreert.

ontworpen lopende bandsystemen nu uiteindelijk kon worden afgemaakt. Kantoren en produktiehallen werden uitgebreid en in 1947 was er al een begin gemaakt met de export. In november 1948 was er een wachtlijst van 15 000 Volkswagens voor Duitsland en 7000 voor de export. In 1948 was de produktie gestegen tot 19 244 exemplaren en in mei 1949 was de 50 000ste na-oorlogse Volkswagen een feit.

Voor hedendaagse begrippen mogen deze cijfers weinig indruk maken maar voor de periode 1946-1948 waren het opmerkelijke cijfers toen de produktie van alle andere Duitse automobiefabrieken volkomen te verwaarlozen was.

Vanaf de beginfase heeft het Britse team de nadruk gelegd op een goede serviceverlening na de eerste verkoop – de REME had zelf tijdens de oorlog te lijden van een groot gebrek aan reserve-onderdelen! Hirst ging zelfs zo ver dat hij geen auto's wenste te verkopen wanneer de dealers niet tegelijkertijd een order plaatsten voor reser-

ve-onderdelen en de speciale apparatuur die nodig was voor het onderhoud; pas daarna werden de 'Kevers' verscheept. Tot op de dag van vandaag is de reputatie van VW voor een groot gedeelte hieraan te danken.

Op 8 oktober 1949 droeg het Britse Militaire Gezag de fabriek over aan de Duitse Bondsregering. Kolonel Radclyffe ondertekende het document voor de Engelsen en van Duitse zijde werd het document ondertekend door dr. Ludwig Erhard, toen minister van Economische Zaken. De onderneming, die toen al zeer bloeide, zou worden beheerd door de Bondsregering, de provincie Niedersachsen en door de werknemers zelf. Dr. Nordhoff werd tot algemeen directeur van de fabriek benoemd. Op 9 mei 1960 werd het definitieve eigendomsrecht van de fabriek geregeld, bijna vijftien jaar nadat de oorlog tot een einde kwam. De firma werd een vennootschap waarvan de aandelen als volgt zouden worden verdeeld; 20% was voor de Duitse regering, 20% voor de

provincie en 60% zou op de vrije markt worden verhandeld. Op 30 juni werden de 3 600 000 aandelen op de markt geplaatst. Meer dan anderhalf miljoen mensen overtekenden de emissie met niet minder dan 84%. Volkswagen was op dat moment 600 miljoen D.M. waard. Volkswagen had het gered maar zoals de na-oorlogse architect van het V.W.-wonder, dr. Nordhoff, stelde: 'Door een ironische spelling van het lot, zoals de historie die soms te zien geeft, was het de inspanning van de Geallieerden die na een onvoorwaardelijke overgave, toch de droom van Hitler gestalte gaf.'

Wij hoeven hier niet in te gaan op het cijfermateriaal van het VW-concern zoals dat momenteel op de wereldmarkt opereert. Al onze lezers,

Onder: kolonel Radclyffe tekent hier de overdrachtsovereenkomst van de fabriek aan de Duitse regering in 1950. De heren Nordhoff, links, en dr. Ludwig Erhard kijken toe.



waar dan ook, kennen het beeld van de Kever, en bezitten er misschien zelfs wel een.

Toen wij de fabriek in Wolfsburg bezochten, was er weinig meer terug te vinden van de na-oorlogse foto's die een goed beeld van de vernielingen en het oorlogsgeweld gaven. Zelfs met de hulp van dr. Wiersch, de geschiedenschrijver van het concern, bleek het vaak onmogelijk een vergelijkende foto te maken. Het kantoorgebouw dat door majoor Hirst en zijn team in de jaren na de oorlog werd gebruikt, werd in 1959 gesloopt om plaats te maken voor een nieuw, veertien verdiepingen tellend, kantoorgebouw. Hierdoor konden wij ook daar geen vergelijkende foto's maken.

Tijdens de bouw van dit kantoor werd de steen met de swastika weggehaald en werden alle sporen van het gedenktekentje (dat op een open stukje terrein tussen de ingang en de fabrieksgebouwen lag) verwijderd. Dr. Wiersch bleek echter bereid ons de plaats te tonen waar het had gestaan; de plaats bleek overigens eenvoudig terug te vinden door de sparren die op de foto's uit 1938 stonden.

Vervolgens toonde hij ons in een van de kantoren

16 januari 1960, de eerste aandeelhoudersvergadering die in de fabriek werd gehouden.



de bronzen cassette, compleet met hakenkruis en adelaar, die ingemetseld had gezeten in het gedenkteken en die eruit was gehaald voordat het gedenkteken was vernield.

Uiteraard was Hal 1, waar het vliegende Fort van de Amerikaanse luchtmacht neerstortte, volledig hersteld en dr. Wiersch was er erg trots op dat hij ons kon vertellen dat er heden ten dage geen spoor meer is te zien van de grote vernielingen in de oorlog.

Wij voerden uitgebreide naspeuringen in zowel Duitsland als Amerika uit. In Duitsland spoorden wij het hoofd van de luchtafweer van de fabriek op bij een schietbaan aan de rand van Wolfsburg. In Amerika probeerden wij te achterhalen welke toestel op de fabriek neerstortte. Daar bleek dat er die dag 46 toestellen niet waren teruggekeerd van de 600 die een aanval op Berlijn hadden uitgevoerd en het was onmogelijk te bepalen welk toestel in Wolfsburg was neergestort.

Het kleine VW-museum bezit een originele Kubelwagen (bouwjaar 1944) en een Schwimmwagen in de oorspronkelijke kleuren. Ook heeft men daar auto nummer 31 van het type 38 cabriolet personenauto die in het bezit was van dr. Robert Ley van de KdF-organisatie. Bovendien heeft men prototype no 3 van de 92 VW personenauto's teruggekocht die voor de oorlog waren geproduceerd. Die ziet er schitterend uit met de authentieke, zwart glanzende lak en met meer dan 400 000 kilometer op de teller. Achter de auto's is aan de muur een grote reliëfkaart opgehangen van de fabriek zoals die er in 1945 uitzag, compleet met bomkraters en de reusachtige aangerichte schade. Onze lezers kunnen deze maquette vergelijken met de bomrapporten van de Amerikanen die wij op pagina 5 hebben afgedrukt.

De verwickelingen rondom alle kleine spaarders van KdF zijn erg interessant. Op 7 oktober 1948 werd een vereniging opgericht van spaarders die hun geld dat zij voor de oorlog hadden betaald, terug wilden zien. Na talloze juridische gevechten kwam de zaak in oktober 1961 tot een oplossing toen de Duitse Hoge Raad tot de volgende conclusie kwam. Spaarders die het volledige bedrag hadden betaald, konden of 600 DM korting krijgen op een nieuwe VW of een bedrag van DM 100 ontvangen. Dat was een zeer voordelige regeling aangezien na de geldsanering 600 DM gelijk stond aan 6 000 Reichsmark (de wisselkoers was in 1948 10:1). Alleen de mensen die de originele spaarkaat konden tonen, vielen onder deze regeling; ongeveer 60% van de oorspronkelijke 300 000 spaarders diende een claim in waarvan de helft de korting op een nieuwe auto aanvaardde. Dr. Wiersch vertelde ons dat men tot op de dag van vandaag zo'n spaarkaat zou honoreren. Het geld dat de KdF-organisatie voor de oorlog had ontvangen, bleek op de Berlijnse bank van de Deutsche Arbeit te staan. Die werd door de Russen veroverd en zij namen dan ook de 280 000 000 Mark in beslag.

Linksboven: Prototype no. 3 van de oorspronkelijke KdF-auto in het fabrieksmuseum. Deze auto werd na de oorlog in Hamburg gekocht met meer dan 400 000 km op de teller. Boven: Een prachtig bewaard gebleven amfibievoertuig met op de achtergrond een Kubelwagen.



Boven: Vijfentwintig jaar na de oorlog bracht majoor Hirst weer een bezoek aan de fabriek om de veertienmiljoenste Kever voor Engeland te 'claimen'. Onder: Heinz Nordhoff stierf op 12 april 1968. Op 18 april verliet hij, volkomen in stijl, de fabriek voor de allerlaatste keer achter op een speciaal aangepast volkswagenbusje!





'40~'45
TOEN & NU

Grote Namen

Luitenant Peter Scott

Sir Peter Scott, de zoon van de legendarische poolvorser Robert Falcon Scott die in 1912 omkwam bij zijn poging om de Zuidpool te bereiken, is heden ten dage waarschijnlijk het beste bekend in zijn functie als voorzitter van het World Wildlife Fund.

Zijn eerste functie was die van tijdelijk luitenant-ter-zee 2e klasse bij HMS King Alfred, een marinetrainingskamp in Hove. Exerctie, lichamelijke opvoeding, navigatielessen, morse en andere vakken bereidden de ongeveer vierhonderd rekruten voor op het zeemannsleven. Nadat hij een torpedojagercursus had gevolgd, werd hij naar de HMS Osprey gestuurd, eveneens een aan de wal liggend fregat in Portland, waar hij een cursus onderzeebootbestrijding volgde. Uiteindelijk werd hij als luitenant-ter-zee (nog steeds in de KVMR) overgeplaatst naar de torpedojager HMS Broke in Devonport.

Begin maart 1940 voer hij voor het eerst mee als escorte bij een konvooi schepen. Een vijand waar hij niet op had gerekend was zeeziekte; daarna liep hij geelzucht op waardoor hij genoodzaakt werd een maand aan land te blijven. Hij vertelde dat hij de zeeziekte nooit helemaal de baas is geworden; tijdens elke nieuwe reis was hij de eerste zesendertig uur zeeziek.

Hoewel hij in april alweer op zee zat, duurde het toch nog tot juni, na de val van Duinkerken, terwijl de Engelse troepen nog in Frankrijk in Normandië aan het vechten waren, dat hij serieus bij de oorlog betrokken raakte.

Op 9 juni kreeg de HMS Broke opdracht om met volle kracht naar Frankrijk op te stomen. De volgende morgen voer het schip voorzichtig de haven van Le Havre binnen waar de kaden helemaal verlaten bleken. Later op die dag kreeg het schip opdracht, nadat het met succes een aanval van Duitse duikbommenwerpers had overleefd, om gewonden te evacueren van de 51ste Highland Divisie vanuit Valéry-en-Canaux. De operatie zou om middernacht plaatsvinden: 'Ik had

ongeveer een kwartier de tijd om alles in gereedheid te brengen, terwijl het schip voorzichtig in de richting van de kust voer. Ik hing een pistool om en deed mijn verrekijker om mijn nek. Ik was klaar. Op datzelfde moment werd er een groene lichtpatroon afgeschoten ten teken dat het aan de kust veilig was. Ik wilde niet te dicht onder de rotsen varen voordat wij bij de haven waren aangezien die rotsen best eens in handen van de Duitsers zouden kunnen zijn en een motorboot gemakkelijk door mitrailleurs onder vuur zou kunnen worden genomen. Ten slotte bereikte ik het uiteinde van een strekdam terwijl wij zo langzaam mogelijk en dus zo geruisloos mogelijk naderden. Links en rechts van de vaargeul was er op de strekdammen geen leven te bekennen. In de verte hoorde ik doffe explosies die volgens mij door mortieren werden veroorzaakt.

Voor ons lag een ophaalbrug waar ik niet onderdoor wilde en ik besloot om in de buitenhaven aan land te gaan. Bij de brug stonden geen wachtposten. Links van de brug hoorde ik plotseling het geluid van een motorfiets. De een of andere gemechaniseerde eenheid trok door het dorp en ik was er vrijwel zeker van dat het een vijandelijke eenheid was. Ik besloot onmiddellijk aan wal te gaan om de zaak te onderzoeken. Ik trok mijn pistool en rende naar de huizen aan de overkant, daarna dicht langs de muren van de huizen naar de hoek. Vlak voordat ik bij de hoek kwam, zag ik nog net op tijd de benen van een schildwacht vlak om de hoek. Zonder al te overtuigend met mijn pistool te zwaaien kwam ik te voorschijn terwijl ik riep: 'Handen omhoog'. De man sprong overeind en zei: 'Ja, mijnheer, zeker mijnheer' en ik antwoordde 'Gelukkig, ik dacht dat je een Duitser was.'

Mijn vijf minuten waren bijna om en daarom rende ik terug naar het schip om mijn bemanning te vertellen dat het dorp in Britse handen was. . . . Nadat wij ongeveer achthonderd meter hadden gelopen kwamen we bij een pleintje aan de zee-kant waar een man op de promenade heen en weer liep. Het bleek de officier te zijn die belast was met de verzorging van de gewonden. Ik kon het niet laten om hem met de beroemde woorden van de Cossack te begroeten bij de redding van de gevangenen van de Altmark. 'Hier is de Marine!' zei ik. Wij liepen snel naar het huis waar de gewonden waren ondergebracht. Een dokter kwam naar buiten en hij vertelde mij dat hij ze-

venenveertig liggende patiënten en ongeveer zestig lopende patiënten had. Het was al drie uur geweest en het begon alweer licht te worden. Ik vertelde de dokter dat wij ongeveer drie kwartier de tijd hadden om de gewonden in te schepen. Met een seinlantaarn liet ik de Broke waarschuwen.

Eerst wilden wij de gewonden met ambulances de 500 à 600 meter naar de kade laten brengen, maar dat bleek onmogelijk omdat de ambulances weg waren. De lopende patiënten kwamen er al aan en daarom probeerden wij de liggende patiënten zo snel mogelijk naar de kop van de strekdammen te brengen.

Ik heb nooit geweten dat het verslepen van een brancard zo'n verschrikkelijk zwaar werk is. Mijn stuurman en ik droegen de eerste brancard.

Ik gaf een officier instructies hoe hij de brancards het eenvoudigst aan boord kon laten zakken met behulp van touwen waarna ik mij terughastte om nog meer brancards op te halen.

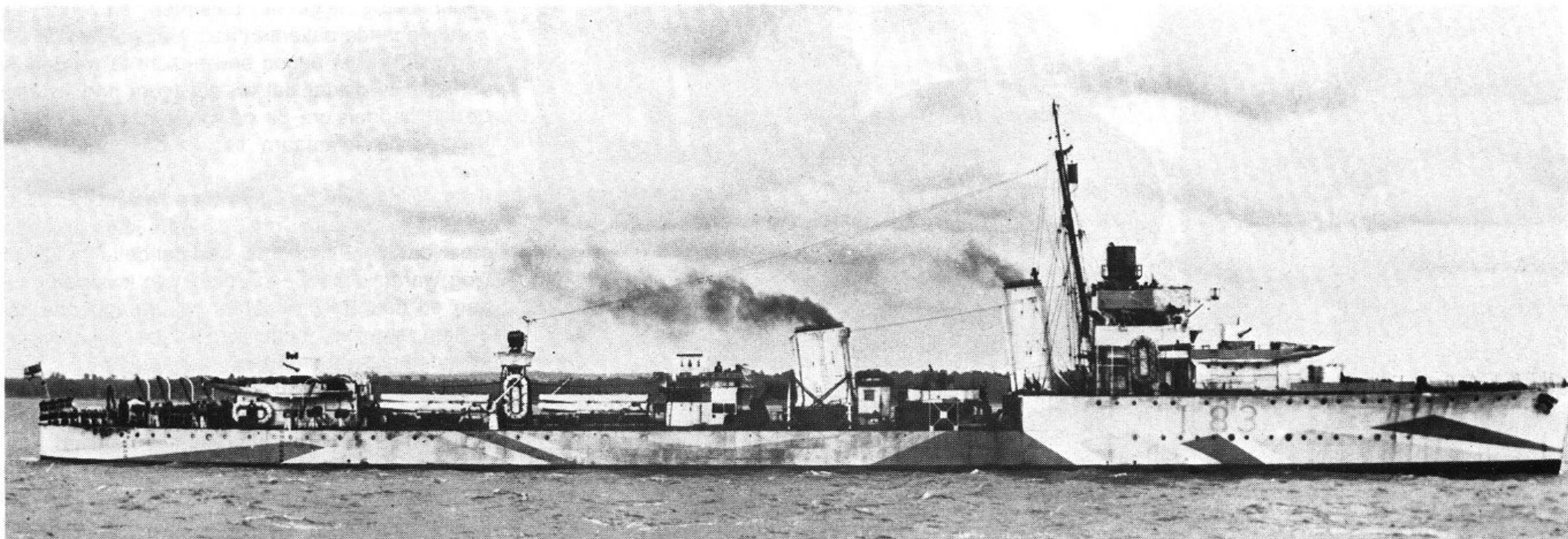
Het was inmiddels al aardig licht geworden en ik begon mij een beetje zorgen te maken over de schepen voor de kust. Tijdens de ochtendschemering hadden wij de gewonde mannen uit bezet gebied moeten halen waarbij de schepen voor de kust groot gevaar liepen te worden ontdekt. Er waren nog twee of drie torpedojagers bij de Broke gekomen en ik verwachtte eigenlijk elk moment de Duitse duikbommenwerpers aan de horizon. Ik begon de brancards in te laden. De oorlogsschepen lagen nog steeds voor de kust en ik was vreselijk bezorgd omdat hun veiligheid afhing van de snelheid waarmee ik dit zaakje klaarde. Een aantal Britse gewonden was er erg aan toe. Een groot aantal van de lopende gewonden had een shock – zij waren zich niet bewust wat er allemaal aan de hand was. Er kwam een man aangehobbeld die amper kon lopen; hij haaste zich echter voort omdat hij dacht dat hij de boot zou missen. Andere mannen lagen geduldig en lijdzaam glimlachend op hun brancards op het transport te wachten. Om 4.40 uur duwde ik de laatste boot van de kade en sprong ik aan boord.

Om tien over vijf was ik weer aan boord van de torpedojager en ik liep regelrecht naar de brug om de kapitein te vertellen dat alle gewonden geëvacueerd waren. Slechts vier uur eerder had ik het schip verlaten en pas tweeënehalf uur geleden was ik aan land gegaan. Wij hadden honderdtwintig mannen in veiligheid gebracht, onder wie 95 gewonden.

Op 12 juni viel St. Valéry in handen van generaal Rommel; op 17 juni moest de Broke opstomen naar Brest om nog meer troepen van de Expeditie-Macht op te pikken. In Brest aangekomen kreeg luitenant Scott weer opdracht om aan land te gaan. Deze keer moest de groep ook nog vernielingen aan land uitvoeren:

'Het was een prachtige dag; blauwe lucht, groen water en een frisse bries. Franse soldaten aan de zuidkant wuifden naar ons vanuit hun batterijen toen wij achter de pieren de binnenhaven in zicht kregen. Juist toen wij de golfbreker bereikten, weerklonk er aan bakboord op een paar honderd meter afstand een enorme explosie. Even later werd er ten noorden van ons hevig geschoten; wij zagen drie vliegtuigen. De Richelieu nam ze onder vuur waarbij wij haar ondersteunden. Twee van de vliegtuigen bleven op grote hoogte vliegen, maar een dook er plotseling steil omlaag. Temidden van al dit lawaai voeren wij de binnenhaven van de Port du Commerce binnen en wij manoeuvreerden ons schip langs de kade. Links van ons lag de marinehaven, terwijl rechts van ons nog een aantal insteekhavens van de Port du Commerce lag. Daar lagen een paar olietanks die wij als doel aan de vernielingsploeg hadden opgegeven.

Een van de Canadezen ging op onderzoek uit en hij kwam terug met een nog rijdende vrachtauto. Er werden nog twee vrachtauto's gevonden die van onschatbare waarde waren in verband met het gewicht van de te vervoeren springladingen. Ten slotte organiseerde ik een groepje dat Bren-



guns moest gaan zoeken. Er heerste een zenuwachtige bedrijvigheid op de kade waar de vernielingsploeg bezig was om ladingen aan te brengen en op de vrachtauto's te laden. Wij hadden geen uitrusting die geschikt was om een eventuele aanval vanuit de lucht te kunnen beantwoorden. Als wij maar een paar mitrailleurs konden krijgen dan zouden wij tenminste iets kunnen doen. Daarom liepen wij heuvelopwaarts langs rijen verlaten of stukgeschoten vrachtauto's. Het waren allemaal Britse voertuigen. Ze waren van de soldaten die de voertuigen een paar dagen eerder hadden meegebracht en die nu geëvacueerd waren met achterlating van hun hele uitrusting.

Er waren twee mogelijkheden om aan wapens te komen uit de vrachtauto's voor het geval er nog wapens in zouden zitten (en mijn onderofficieren vonden die maar al te snel). De ene manier was om de Franse schildwachten te negeren en problemen te riskeren, de andere manier was gewoon om toestemming vragen. De laatste mogelijkheid leek mij de beste en uiteindelijk liep ik naar het gebouwtje aan het eind van de kade... De kolonel was uiterst hulpvaardig. Al snel hadden wij zes Brenguns in een vrachtauto geladen met een heleboel munitie en toen de kolonel verdwenen was, gaf ik opdracht om voor de zekerheid nog maar een paar mitrailleurs in te laden. Op de heuvel stuitten wij op een groepje van de Britse Expeditionaire Macht met een vrachtauto en wat anti-tankgeweren. Wij vroegen hen ons naar de kade te volgen.

Wij brachten de mitrailleurs en de munitie aan boord. Luitenant ter zee Mason kwam terug met een vrachtauto vol munitie voor een drieponder. Wij hadden er weinig aan, maar het werd toch maar aan boord gebracht. Vervolgens gingen Mason en ik weer met de vrachtauto weg om nog meer Brenguns te zoeken.

Boven op de heuvel stapten wij over in een betere vrachtauto. Onderofficier Baxter zat achter het stuur en hij reed goed hard. Ik stond zelf op de treeplank met geen andere reden dan dat ik mij dan waarschijnlijk wat flexibeler vond, maar achteraf geloof ik dat ik het deed omdat je dat zo vaak in films zag. Aan de achterkant van de heuvel kwamen wij weer op een groot plein met allemaal vrachtauto's. Wij gingen op zoek naar nog meer wapens, maar wij vonden alleen maar twee Lewis kanonnen en wat lichtspoormunitie.

Op dat moment renden er mensen over het plein en wij verwachtten elk moment vijandelijke motorfietsen of tanks te zien naderen. Wij stapelden de laatste uitrusting op de vrachtauto en reden weg. De paniektostand op het plein bleek echter een luchtaanval als oorzaak te hebben. De schepen in de haven waren druk aan het schieten toen wij met een halsbrekende snelheid de heuvel afdaverden. Ik moest Baxter er voortdurend aan herinneren dat hij rechts moest blijven rijden. Wij raceten langs de kade en botsten op een haar na op een andere vrachtauto. De luitenant schreeuwde ons vanaf het schip al toe dat wij

Het camouflagepatroon van Peter Scott is hier duidelijk te zien op de HMS Broke, een torpedojager van 1480 ton die in 1920 was gebouwd. De torpedojager werd op 8 november 1942 tot zinken gebracht bij Algiers tijdens de landingen in Noord-Afrika (IWM).

direct aan boord moesten komen; het schip ging weg. Wij smeten de buitgemaakte uitrustingsstukken aan boord en sprongen er zelf achteraan. Ik kreeg bericht dat ik dadelijk bij de kapitein moest komen... De Duitsers werden om 19.00 uur in Brest verwacht. Het was op dat moment 19.30 uur. 'Je moet proberen commandant Congreve te bereiken en hem zeggen dat hij direct met de vernielingen moet beginnen.' Ik ging weer aan land. Ik zag slechts een van de vernielingsgroepjes die een paar ladingen voor de kranen op onze kade bewaakten. De andere groepen zouden vanzelf wel terugkomen. In de tussentijd plaatsen wij ladingen onder de kranen aan het einde van de kade. Onder iedere arm droeg ik twintig pond nat schietkatoen met detonators en ontstekingskoorden. Ik plaatste de ladingen onder de buitenste poten van de kraan...

Voordat ik mij uit de voeten kon maken, werd ik lastig gevallen door een Franse marine-officier die mij vroeg in wiens opdracht deze ladingen werden aangebracht. 'De admiraal', zei ik luchtigjes. 'Welke admiraal?' 'Admiraal Quest, natuurlijk', zei ik, omdat ik deze naam eerder op de dag al eens had gehoord. Het was blijkbaar het verkeerde antwoord. Ik had moeten zeggen de Admiraal van de haven of de Generaal van de haven. Hij was woedend en vertelde mij dat pas de volgende morgen met de vernielingen mocht

worden begonnen. Om hem te kalmeren kon ik niet veel meer zeggen dan dat ik ervan overtuigd was dat de Duitsers hier al veel eerder zouden zijn. Hij bleef echter razen en ik liet hem maar gewoon staan en liep terug naar het schip. De hele haven lag onder een zwaar rookgordijn van verschillende fel brandende olietanks... Op het moment dat ik de brug beklom vlogen een paar drijvende kranen vlak achter ons in de haven de lucht in. Het was een imposant gezicht ze te zien kapseizen.'

Na deze opwindende tochten naar Frankrijk werd de Broke geregeld ingezet als escortevaartuig. In die periode ontwikkelde luitenant Scott zijn ideeën over het camoufleren van de torpedojager.

'Kort daarna camoufleerden wij de Broke volgens mijn kleurenschema. Het was mijn bedoeling om haar zo licht mogelijk te maken omdat schepen 's nachts altijd als zwarte vlekken tegen de horizon afsteken. Alleen wanneer het volle maan was, kon ons schip wel eens te licht geschilderd zijn. Voor andere weersomstandigheden kon ze niet wit genoeg zijn. Daarom hadden wij de ene kant van het schip een ander camouflageschema gegeven. De beste camouflage-schema's om de vijand te misleiden inzake de grootte van het schip, de snelheid, de naderingshoek en andere zaken, zijn die schema's die in contrasterende



De HMS Broke komt langs de HMS Sheffield om Amerikaanse troepen aan boord te nemen voor Algiers (IWM).

patronen randen en vlakken suggereren die er niet zijn. De beste camouflagekleuren zijn ongetwijfeld zwart en wit. Maar het zwart doet weer enorm afbreuk aan de camouflage bij nacht. 's Nachts zijn kleuren bijvoorbeeld niet zichtbaar en wat voor kleuren er ook worden gebruikt, een schip zal er 's nachts altijd lichtgrijs uitzien. Daarentegen veroorzaken naast elkaar geplaatste lichte kleuren overdag wel het gewenste effect om de vijand te misleiden. Daarom hadden wij de andere kant van de Broke in een mooi schema van pasteltinten als blauw, groen, roze en wit geschilderd.

De eerste rapporten van onze duikbootcollega, kapitein Evershed van de Vansittart, waren zeer hoopgevend. In de avond- en de ochtendscherming waren wij vrijwel onzichtbaar.

Achter in oktober 1940 werd de Broke, die toen in Londonderry lag, onder commando van de gepromoveerde Scott naar de grote Canadese Oceaanstomer, de Empress of Britain, gestuurd om te helpen nadat die door een Duitse Focke-Wulf Condor was aangevallen, in brand was geschooten en geheel verlaten was achtergelaten midden in de oceaan.

Op 27 oktober werd 's morgens het grote passagiersschip door twee sleepboten op sleeptouw genomen onder escorte van de torpedojagers Broke en Sardonyx. De brand was gedoofd en de sleep maakte met een snelheid van vijf knopen goede vorderingen tot de volgende morgen om 01.44 uur. Op dat moment werd Scott gewekt door twee explosies onder water – in de inktzwarte regenachtige nacht was een onderzeeboot erin geslaagd het grote schip tot zinken te brengen. Op 6 april 1941 snelde de Broke het koopvaardij-schip HMS Coromin te hulp dat op een afstand van 900 kilometer in de Atlantische Oceaan in brand was gevlogen. Scott vertelt wat hij meemaakte toen de Broke ter plaatse kwam:

'Vanaf de Coromin vielen telkens voorwerpen in zee. Elke keer lieten wij goed op of het soms een van de bemanningsleden was, maar dat was niet het geval. Waarschijnlijk waren het vaten olie die overboord werden gegooid om de golven wat rustiger te maken. Wij gingen eerst aan de loefzijde poolshoogte nemen en voeren tussen de Lincoln en de Coromin door waarbij wij tot de ontdekking kwamen dat die twee met een kabel aan elkaar vast zaten. De kabel werd echter niet losgeslagen, die was diep genoeg gezakt om ons tussen de schepen door te laten varen. Wij draaiden bij en probeerden tussen de schepen olie op de golven te gooien. Daarbij werden wij bijna in de tang genomen. Op dat moment werden er twee reddingsvloten uitgezet en de mannen die erin zaten gebaarden ons te maken dat wij wegkwamen. Zij leken ongelooflijk klein; en het leken wel mieren in hun vlotjes op de huizenhoge golven.

De golven, die 15 tot 20 meter hoog waren, maakten een redding bijna onmogelijk. Toen de duisternis inviel, seinde de kapitein van de Coromin dat hij van mening was dat de enige mogelijkheid tot redding de Broke was die langszij moest proberen te komen waarna de mannen bij ons aan boord konden springen.

Daarom probeerden wij het aan stuurboord (lijzijde) en binnen enkele minuten waren wij langszij. Het krankzinnige in de hele situatie was wel het feit dat de schepen ten opzichte van elkaar op en neer gingen. De mannen die boven op het promenedek stonden te wachten, bevonden zich op het ene moment 12 meter boven ons foksel terwijl zij zich het volgende moment 3 meter beneden ons foksel bevonden. Zij moesten springen op het moment dat de schepen praktisch gelijk lagen.

De eerste poging was succesvol. Ongeveer 9 mannen waagden de sprong en landden voor het grootste deel op ons foksel, een paar mannen kwamen op het B-dek terecht. Ze waren allemaal veilig en ongedeerd geland. Het schip bleef bij deze eerste poging vrijwel onbeschadigd en wij



Peter Scott op de brug van de SGB6, later de Grey Shark.

maakten ons klaar voor de tweede poging.

De tweede sprong was moeilijker dan de eerste. Deze keer kwamen er slechts zes man aan boord van wie er drie gewond raakten. Vanaf dat moment herinner ik mij de volgorde van de gebeurtenissen niet meer zo goed; ik weet alleen dat wij diverse pogingen deden om weer langszij te komen en de mannen over te nemen. Het was onze taktiek om ons elke keer nadat wij het schip raakten snel weer terug te trekken om schade aan ons schip te voorkomen zodat een volgende poging voor onszelf fataal zou kunnen zijn.

Wij besloten ons foksel met schijnwerpers te verlichten om het de mannen mogelijk te maken de juiste hoogte te schatten voordat zij sprongen. Deze zee van licht maakte van deze dramatische actie een soort van filmopname.

Veertig minuten over twaalf waren wij klaar. Honderacht overlevenden waren aan boord van de Broke en hoewel velen gewond raakten bij het springen, moesten slechts vijftientig mannen met gecompliceerde breuken naar het ziekenhuis. Andere schepen hadden nog eens tweehonderdertig mannen gered. Deze succesvolle operatie werd door de Admiraliteit zeer gewaardeerd hetgeen uit het volgende radiobericht blijkt: 'Aan Broke, van de commandant van de Westelijke naderingsroute. FOIC Greenock, van de admiraliteit en de Commandant persoonlijk: Gelukwensen met het door u betoonde zeemanschap door herhaalde malen in een zware storm langszij de Coromin te opereren. 0400/10.'

Luitenant Scott kreeg een eervolle vermelding. In de zomer van 1941 verdiende Scott ook nog een 'wing' op zijn uniform toen hij in het kader van een uitwisseling tussen de verschillende onderdelen bij de R.A.F. terechtkwam.

In de nacht van 19 op 20 augustus nam hij deel aan een bombardementsvlucht op Kiel.

'Wij zaten met zijn achten in het toestel. De voorste boordschutter (bij de start stond hij achter de piloten, maar daarna kroop hij tot voorin de neus van het vliegtuig), de gezagvoerder en de tweede piloot. Vlak achter hen de navigator met de boordmecanici met een instrumentenpaneel voor zich aan stuurboordzijde achter het gepantserde waterdichte schot en de radiotelegrafist in hetzelfde compartiment aan de andere kant. Helmaal achter in het toestel zat ik met de staartschutter die na de start naar het uiterste puntje van de staart kroop.

Het was al bijna donker toen wij startten. Ik keek naar de knipperende rode en witte vleugellichten en ik zat bij het tafeltje van de navigator terwijl die

de koers voor deze vlucht uitzette op zijn kaart.

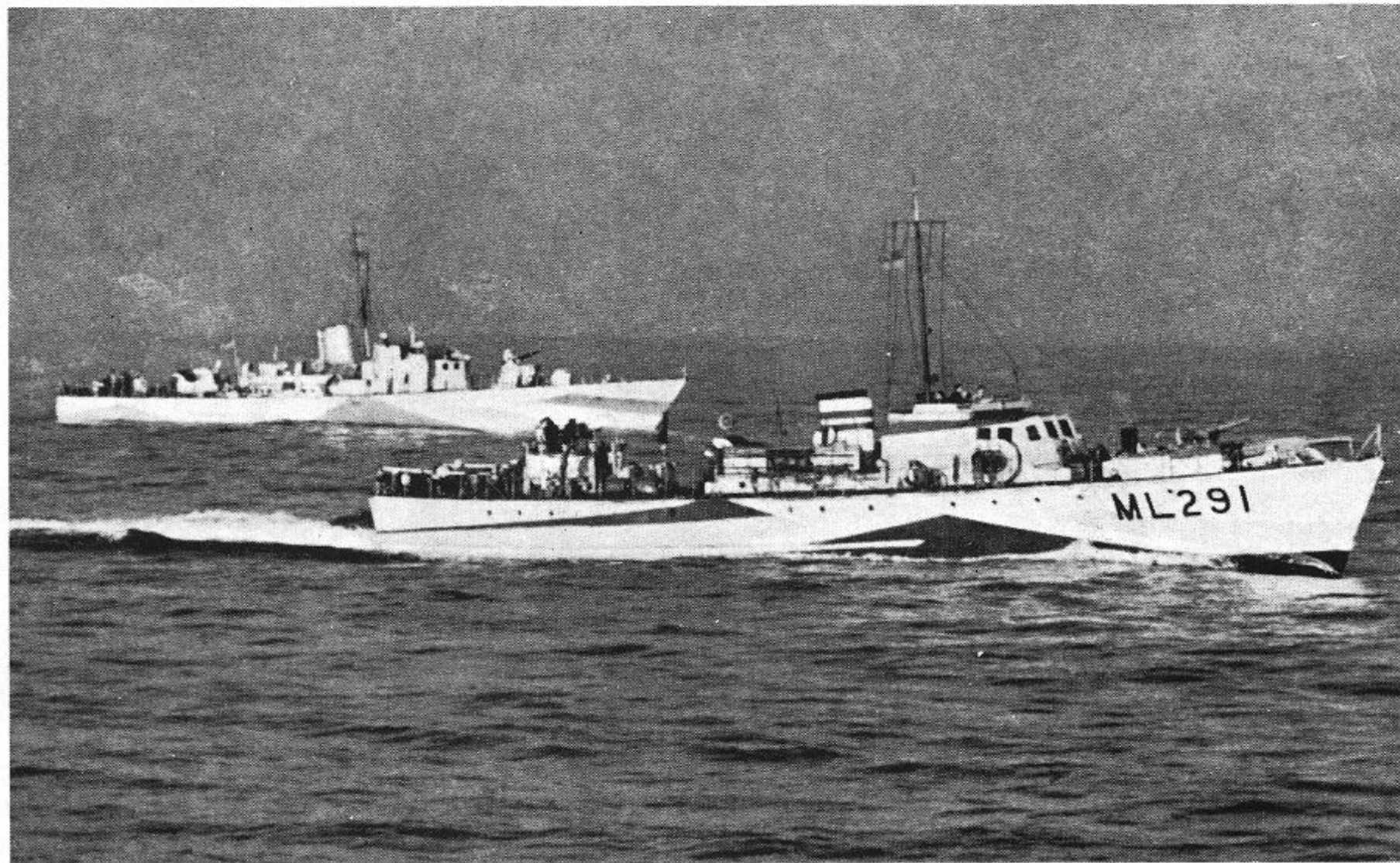
Wij vlogen op een koers van 065° en wij bleven stijgen. Ongeveer drie kwartier later bevonden wij ons op een hoogte van 10000 voet en wij moesten onze zuurstofmaskers gebruiken. Het was smoorheet in onze kist. Ik verbond mijn zuurstofmasker met de boordleiding naast mij. Toen wij op een hoogte van 14000 voet vlogen, ontvingen wij een waarschuwing voor luchtafweergeschut recht voor ons; later bleek dit echter een onweersbui te zijn. Even later zagen wij aan stuurboord echt luchtafweergeschut. Dit zag ik voor de eerste keer vanuit de lucht. Het was een klein beetje bewolkt en wij konden de mondingsvlammen van het afweergeschut zien. De granaten explodeerden vlak boven het wolkendek dat ver beneden ons lag. Het was een prachtig gezicht. Wij veronderstelden dat dit afweergeschut vanaf schepen kwam, maar ik was van mening dat het van Helgoland kwam. Even later, toen wij boven de kust van Sleeswijk-Holstein vlogen, werden wij echt met afweergeschut geconfronteerd. Wij veranderde onze koers om het vuur te ontwijken...

Wij waren inmiddels al aardig in de buurt van Kiel gekomen waar zwaar luchtafweergeschut stond opgesteld en de vele mondingsvlammen die ik links beneden ons zag deden mij vermoeden dat wij er al waren.

Aan bakboordzijde was het afweergeschut nog het hevigst en ik had het idee dat wij ten zuiden van onze geplande koers vlogen. Wij waren ons doel voorbij gevlogen; wij draaiden en probeerden een gat in het wolkendek te vinden. Beneden ons lag echter een gesloten wolkendek.

Toen wij omdraaiden deden wij dat naar stuurboord. Dit, althans dat was mijn mening omdat ik ervan overtuigd was dat wij ten zuiden van ons doel vlogen, bracht ons nog verder in zuidelijke richting. Ik stelde daarom voor dat wij zouden terugkeren op een koers van 180 graden in de richting van het zware luchtafweergeschut. Dit deden wij en een paar minuten later lieten wij onze bommen precies om middernacht vallen terwijl wij nog steeds boven een gesloten wolkendek vlogen. Het toestel reageerde amper toen wij onze zware bommenlast kwijt waren.

Plotseling zagen wij vlak onder ons een zoeklicht. Ik keek aan stuurboordzijde naar beneden en ik zag een zwart gat in het wolkendek. Het zoeklicht strekte door dit gat en verlichtte ons meteen daarna. Het hele toestel werd verlicht en ik verwachtte elk moment de explosies van het luchtafweergeschut te horen of een jachtvliegtuig te zien nade-



Motorbarkas no. 291 en stoomkanonneerboot no. 8 (later Grey Wolf) tijdens de raid op Dieppe. Luitenant Scott was flottieljeleider van de Stoomkanonneerboten tijdens de landingen.

ren. Ongeveer tien seconden later verloor het zoeklicht ons uit zijn stralenbundel toen wij steil naar rechts weg doken. Wij lieten een brandbom vallen waarvan wij een stabilisatievin hadden afgebroken waardoor de bom een angstaanjagend gehuil zou produceren. Ik vraag mij nu nog steeds af wat het effect van een dergelijke bom was . . . Een uur later naderden wij de kust. Plotseling doemde de kust voor ons op en terwijl via de radio het wachtwoord van de dag aan de kapitein werd gevraagd, begonnen de motoren ineens wat langzamer te draaien. Ik dacht dat wij, omdat de kust al in zicht was, dit deden om op die manier wat hoogte te verliezen.

De motoren begonnen echter steeds langzamer te draaien en plotseling voelde ik mij erg licht . . . wij vielen. 'Duw de neus omlaag!' schreeuwde de kapitein - 'Steil omlaag! Wat is er in vredesnaam met die motoren aan de hand? Mecaniciën, wat is er met die verdorpe motoren aan de hand?'

Intussen doken wij onder een hoek van zeventig graden naar beneden. De kust, die een rechte lijn recht beneden ons was geweest, lag nu recht voor onze neus. De navigator stond naast mij; hij moest zich stevig vasthouden. Ik greep net mijn parachute toen de kapitein via de boordradio zei: 'Iedereen klaar maken om het toestel te verlaten.' Op dat moment, voordat iemand zich had kunnen bewegen, sloegen de motoren weer aan. De kapitein had van de valsnelheid gebruik gemaakt om de propellers te laten draaien en de motoren waren inderdaad weer aangeslagen. Wij kwamen langzaam horizontaal uit de duikvlucht. Het gevaar was bezworen. Wij waren meer dan een kilometer gevallen'.

Op 31 augustus volgde er nog een vlucht naar Keulen.

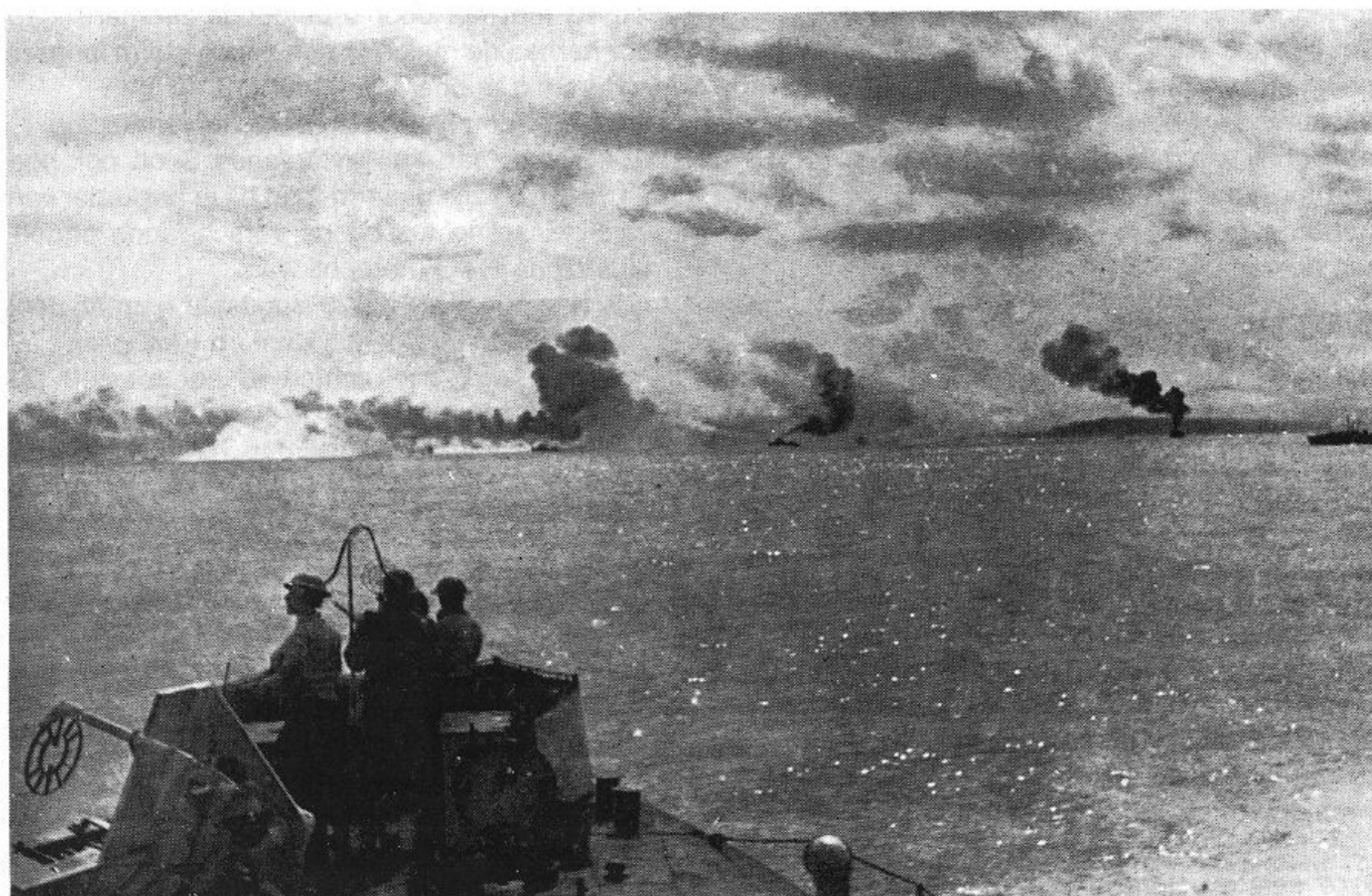
Begin 1942 kreeg luitenant Scott het commando over een eigen schip: een nieuwe Stoomkanonneerboot die in Cowes was gebouwd. Deze Stoomkanonneerboten waren bedoeld om bij de kustverdediging te worden ingezet. De boot van Peter Scott, de SGB9, die later Grey Goose werd gedoopt, was smaldeelleider en kwam op tijd gereed om in augustus deel te nemen aan de raid op Dieppe (Toen & Nu, nummer 5). Het was haar taak om de landingen op de rechterflank, de stranden Oranje 1 en Oranje 2, te ondersteunen. Zij ondersteunde de landingstroepen door rookschermen te leggen en de kustbatterijen onder vuur te nemen; tijdens deze acties werd zij diverse malen door vliegtuigen aangevallen. Zowel geallieerde als Duitse piloten die in zee waren gestort, werden door de SGB9 gered.

Na de raid op Dieppe kregen de SGB's de taak om in het Kanaal te patrouilleren waar zij dan voortdurend op de Duitse E-boten stuitten. Peter

Scott beschrijft zo'n incident tijdens een patrouille op 19 november 1942.

'Die morgen ontmoette ik voor het eerst Kapitaïn-Leutnant 'Charlie' Muller, een beruchte E-bootcommandant. Wij escorteerden een konvooi dat opstoomde naar een verzamelpunt voor vertrek naar Amerika en ik lag in de kaartenkamer te slapen toen ik gewekt werd door de alarmbellen. In een seconde stond ik op de brug en ik zag hoe een lichtkogel voor ons naar beneden zweefde. 'Wat is er aan de hand?' vroeg ik. 'Alleen maar een lichtkogel die waarschijnlijk is afgevuurd door een van de trawlers aan bakboordzijde', zei Jock Henderson. Toen weerklonk er plotseling een metaalachtig 'Kleng' op het moment dat een torpedo tegen het koopvaardijship recht voor ons botste. Toen ik vol gas gaf naar bakboord, hoorde ik nog drie explosies en wij zagen de sporen van twee torpedo's in onze richting komen. Een torpedo schoof voor ons langs, de andere gleed recht onder ons door, althans dat leek zo omdat de bellenbaan onder ons door ging; de torpedo was waarschijnlijk al eerder vlak voor ons langs gegaan. Alle escorteschepen schoten nu lichtkogels af en in het licht van deze lichtkogels zagen wij op een afstand van ongeveer twee kilometer vijf E-boten varen. Toen wij onze snelheid opvoerden om de achtervolging in te zetten, verdwenen zij in een rookscherm dat zij hadden gelegd.'

De rookgordijnen die voor Dieppe gelegd werden, gefotografeerd vanaf het schip van luitenant Scott, de SGB 9, die later tot de Grey Goose werd herdoopt.



In 1943 verzorgde hij een uitzending voor de BBC over het werk van de Kustwacht en dit werd het eerste van een hele serie programma's.

In de nacht van 15 op 16 april 1943 nam Scott deel aan een acht minuten durende actie in de Seinebaai waarbij hij het commando voerde over de SGB6 omdat zijn eigen schip werd gerepareerd.

'Wij zagen ze op een afstand van ongeveer vijf kilometer. Helaas draaiden ze 180 graden om anders hadden we ze van achteren kunnen aanvallen . . . De eerste klap kwam goed aan - voltreffers op het tweede en het derde schip. Twee of drie keer zagen wij op de geschutsplatforms van het tweede schip flitsen van ontvlammend cordiet of iets dergelijks. Onze doelen waren prachtig goed te zien in het maanlicht, in het bijzonder bij het begin van de actie . . . de trawlers probeerden te ontkomen . . . ik probeerde naar stuurboord mee te draaien, maar de stuurinrichting weigerde. Wij probeerden met de motoren te sturen maar het roer zat blijkbaar te vast, een hopeloze zaak. Wij konden zien hoe de Duitsers op een afstand van ongeveer 2000 meter druk met elkaar aan het seinen waren.

Pas na een half uur hadden wij de zaak weer voor elkaar, een hele opluchting. Wij maakten dat wij in oostelijke richting weg kwamen, waarna wij na een half uur naar het zuiden draaiden omdat wij vermoedden dat wij nu wel weer voor ze zouden zitten. Met langzaam draaiende motoren voeren wij verder. Plotseling ontdekten we ze recht voor ons op een afstand van ongeveer vijf kilometer. Ze hadden een grote boeggolf voor de schepen, ze probeerden blijkbaar op volle kracht te ontsnappen.

De voorste trawler opende het vuur op ons toen wij de schepen tot een afstand van 1200 a 1400 meter waren genaderd. Ik gaf eveneens opdracht om het vuur te openen. Wij verkortten de afstand tot ongeveer 600 meter waarna bleek dat wij niet ver genoeg naar stuurboord zouden kunnen draaien om voor de boeg van de voorste trawler te kunnen komen. Op dat moment had ik er helemaal geen behoefte aan om parallel met de trawlers te gaan varen omdat zij de beschikking hadden over 4-inch-kanonnen, ten minste een en misschien wel twee 2-ponders en ten minste 4 Oerlikons. Daarom draaide ik af naar bakboord en liet ophouden met vuren om munitie te sparen. Op een afstand van ongeveer 500 meter liet ik het vuur weer openen onder een hoek van 30 graden maar toen de voorste trawler door deze manoeuvre dwars voor ons langs voer hield ons kanon op met vuren. Ik controleerde wat er aan de hand



was; daarbij bleek dat er iets met het elektrisch circuit niet klopte.

Het was inmiddels erg laat geworden en het leek mij te laat om te proberen de trawler te overmeesteren, in het bijzonder omdat de trawler aan boord een .303 mitrailleur had die nog aardig actief bleek te zijn. Enkele salvo's werden op ons afgevuurd. Ik besloot daarom een torpedo af te schieten van een afstand van ongeveer 500 meter. De eerste torpedo die gereed was voor gebruik was de stuurboordtorpedo en daarom vuurde ik die af van een afstand van 400 meter.

De torpedo lag in een goede baan voorzover ik dat kon zien, maar de bellenbaan schoot twee meter achter het schip langs. Ik was zo ontzet dat wij dit eenvoudige doel hadden gemist, dat ik besloot om de tweede maar niet af te vuren van deze afstand. In plaats daarvan manoeuvreerden wij ons schip langs de trawler op een afstand van 100-150 meter met de bedoeling om met alles wat nog schieten kon op de trawler te vuren - dat bleek alleen onze stuurboord .50 te zijn, meer niet.

De .50 gebruikte geen lichtspoorruitie maar zij raakte het doel van voren naar achteren. Wij konden het gekletter van de kogels tegen het schip horen. Maar plotseling kwam het Oerlikon kanon op de trawler in actie en het eerste salvo kwam midden op onze brug en in onze kombuis terecht. Een fosforgranaat ontplofte op de brug waarbij wij allemaal tegen de grond werden ge-

De Oerlikon kanonnières op het schip van Peter Scott tijdens het gevecht in de nacht van 15 op 16 april 1943; van links naar rechts de matrozen A. Patterson uit Easington, Durham, J. With uit Dagenham, Essex en D. M. Henderson uit Airdrie, Schotland (IWM).

slagen (vijf man) maar waarbij alleen Harris (de navigator) licht gewond bleek te zijn. De brug was verduisterd door de rook en de brandende fosfordeeltjes terwijl er een stevig brandje woedde in de kombuis vlak bij de munitieopslagplaats. Ik had inmiddels de snelheid van het schip al teruggenomen en besloot mij eerst maar helemaal terug te trekken tot een afstand van 1500 meter om te proberen de brand te blussen.

Het persoonlijke leiderschap van Peter Scott had men al eerder gewaardeerd met een D.S.C. Een verdere onderscheiding verdiende hij voor een moedig gevecht van vijf SGB's tegen Duitse trawlers en R-boten in de nacht van 27 juli in de buurt van Kaap Levi.

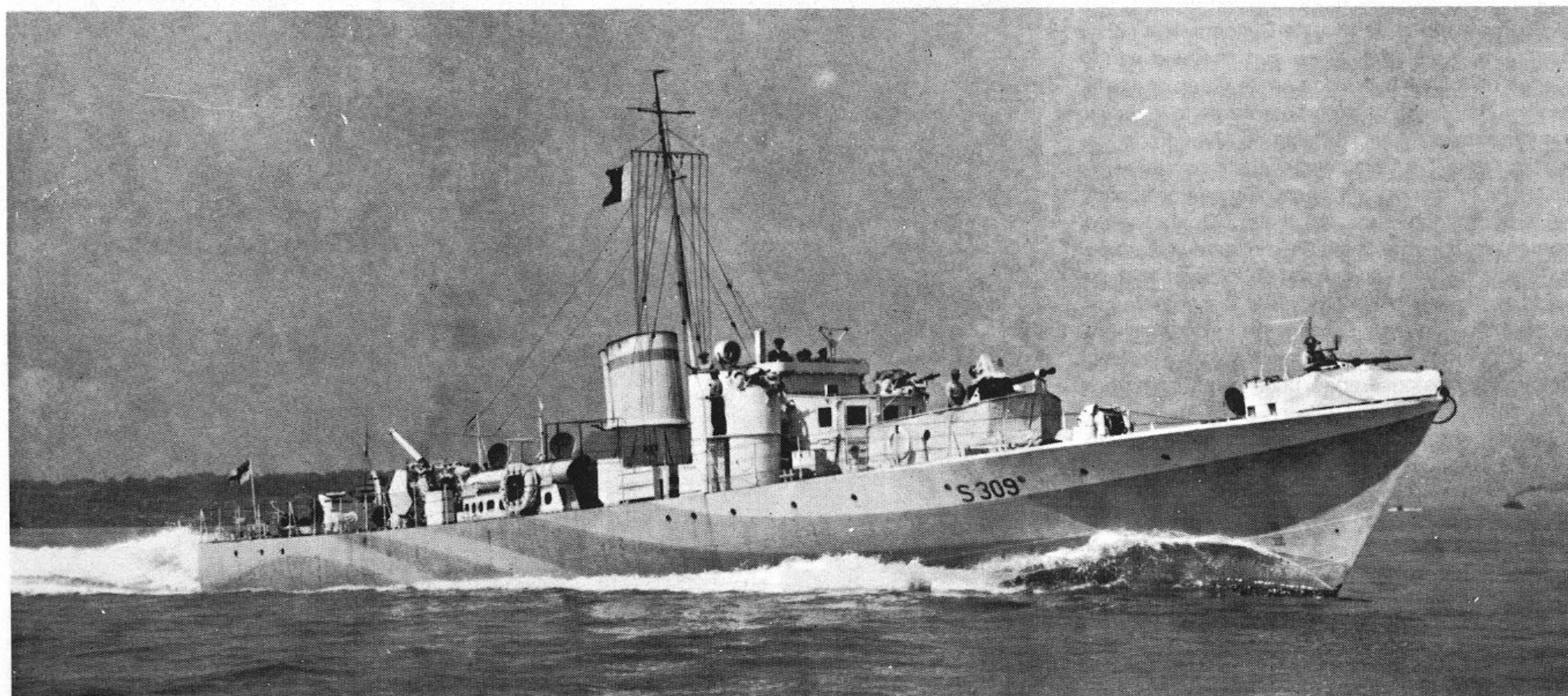
Op 4 september verlieten 4 SGB's de haven van Dover om een vijandelijk smaldeel te onderscheppen dat uit Boulogne was vertrokken. De samenstelling van dit Duitse smaldeel was onbekend, althans tot het moment dat een lichtgranaat zeven M-klasse mijnenvegers op een rijtje zichtbaar maakte. Deze 700-tons schepen waren met hun 4.1-inch kanonnen de SGB's uiteraard verre de baas en er werd besloten om alleen plaagstoten uit te delen en geen risico te nemen.

Het was onmogelijk het Duitse smaldeel ongezien te naderen omdat de Duitsers lichtgranaten afschoten en bovendien was het veel te gevaarlijk omdat de kanonnen van de mijnenvegers hen tot 5 kilometer konden beschieten. Daarom besloot Peter Scott het Britse smaldeel een eind verder vlak onder de kust in een hinderlaag te leggen. Terwijl zij bezig waren met deze omtrekkende beweging, stuitten ze op zee op een andere Duitse patrouille.

'Hier lag een plotselinge kans en ik besloot die kans aan te grijpen... het leek mij dat wij hier meer kans op succes hadden dan bij die Duitse mijnenvegers. Ik draaide snel naar bakboord en opende het vuur. En weer schoot de lichtspoorruitie als driftige rode hommels op het doel af, ondersteund door een sproeiregen van gele en witte vuurstralen van de kleinere mitrailleurs. Het geheel had iets weg van een prachtig vuurwerk dat beschenen werd door de langzaam dalende lichtfakkels.

Toen wij de afstand tot 500 meter verkortten en wij in een halve cirkel lagen, leek iedereen op het centrum van die halve cirkel te schieten. Helemaal volgens het boekje - het was geen vuur in

De SGB6 Grey Goose, de flottieljeleider, op snelheid. Op de brug luitenant Peter Scott.



het wilde weg, maar een doelbewust plaatsen van treffers in de doelen. Wij namen het rechter-gedeelte van het doel onder vuur en binnen een paar seconden kwam er een einde aan de stroom lichtspoomunitie die in onze richting werd afgevuurd.

Er kwamen rookwolken uit het schip en door een gat vlak onder de brug zagen wij een rode gloed. Het schip lag slechts op een afstand van 150 meter. Wanneer wij het schip zouden kunnen verlichten dan zou ons vuur twee keer zo effectief kunnen zijn, maar wij hadden geen lichtfakkels meer. Onze radio-antenne vloog in stukken over het dek als gevolg van een voltreffer op de mast. Wij begonnen de overhand te krijgen en door het licht van een lichtfakkel die door iemand anders werd afgeschoten, kon ik de vijand wat beter bekijken. Het was een omgebouwd landingsvaartuig dat door de Duitsers een AF-boot werd genoemd en dat bij ons bekend stond als een TLC, type III. Op het moment dat het schip verlicht werd, begonnen de Duitsers met een van hun 88-mm kanonnen snel achter elkaar te schieten. Wij werden een paar keer getroffen. Er weerklonken hevige, krakende klappen. Ik was ervan overtuigd dat de eerste granaat onze motoren had geraakt en ik was dan ook niet verrast dat onze snelheid begon terug te lopen. Het was een eigenaardige ervaring. Ik wist zeker dat de twee treffers van het 88-mm geschut afkomstig waren omdat het schip een fikse opdonder kreeg toen het werd geraakt. Ik herinner mij hoe ik op dat moment dacht dat als wij nog een paar keer zouden worden geraakt door dit geschut, het dan wel eens afgelopen zou kunnen zijn voor ons; toen kwamen de motoren plotseling op miraculeuze wijze weer op volle toeren. Dat was te mooi om waar te zijn.

Ik drukte op de bel voor de machinekamer, maar ons hele elektrische circuit was uitgevallen. Plotseling dook een van de matrozen van de torpedoafdeling naast mij op. 'De lanceerbuis aan bakboord is zwaar beschadigd', meldde hij. Wij hadden niet eens gemerkt dat in het heetst van de strijd het afvuurmechanisme van deze lanceerinstallatie was geraakt en wij zonder het te weten een torpedo hadden afgevuurd.

Veel van de kanonnières waren gewond geraakt (wij hadden immers gedurende twee uur voortdurend onder vuur gelegen) en een van de kanonnen was vernietigd, dus wij moesten de Duitsers op de knieën krijgen met de bewapening die was overgebleven — inclusief onze overgebleven stuurboordtorpedo; niet dat wij zo'n bijzonder goede kans van slagen hadden met een torpedoaanval omdat ons roer helemaal naar stuurboord vastzat, maar het leek ons wel de enige kans.

Terwijl wij zwenkten, hadden Peter en Jimmy een rookgordijn gelegd zodat wij de vijand niet meer konden zien, maar even later voeren wij door het gordijn heen en zagen wij de Duitsers. Het richtmechanisme stelde ik in op een snelheid van 7 knopen en toen ik bijdraaide om te vuren drukte ik de afvuurknop van de stuurboordtorpedo in terwijl ik schreeuwde: 'Vuur'. Ik hield de afvuurknop los in mijn hand. De verbindingskabels waren weggeschoten, maar enkele ogenblikken later schoot de torpedo toch door het water. Op hetzelfde moment realiseerde ik mij dat die korte vertraging er de oorzaak van zou zijn dat de torpedo voor de vijand langs zou schieten omdat die nog steeds aan het draaien was. De zilveren torpedo schoot even boven het water uit en trok vervolgens een kaarsrechte fosforiserende bellenbaan ruim voor de vijand langs.

Wij waren er ten slotte in geslaagd een soort van scheepstelegraaf tussen de brug en de machinekamer te improviseren en wij lieten de motoren stoppen. Wij slaagden erin het roer midscheeps te krijgen en vanuit de machinekamer kregen wij de melding door dat hoewel er twee grote gaten in de scheepsrump zaten, men van mening was dat het schip toch drijvende zou kunnen worden gehouden, maar dat wij met behulp van de hoofdmotoren zouden moeten sturen.



Commandant Peter Scott leest het gelukstelegram van Het Hoofdkwartier voor aan zijn officieren en manschappen na hun geslaagde actie tegen de Duitse gewapende trawlers.

Het was een duidelijke zaak dat wij niet langer in staat waren aan de gevechten deel te nemen en wij legden een noodantenne aan om weer in contact met de anderen te kunnen komen om te horen waar die zich bevonden.'

Toen de plannen voor een invasie in Europa in 1943 gestalte begonnen te krijgen, werd Peter Scott overgeplaatst naar het hoofdkwartier van de Kustwacht voor het Kanaal in Fort Southwick in Portsmouth. Nog later werd hij overgeplaatst naar het ondergrondse oppercommando voor gecombineerde operaties dat de dagelijkse acties van strijdkrachten aan de kust coördineerde. Het was de bedoeling dat bij de marine de 'plot'-techniek van de R.A.F. zou worden geïntroduceerd; deze techniek was volkomen nieuw voor de marine. Door deze techniek kon men op het vasteland met behulp van radarschermen en andere inlichtingenbronnen de gevechten op zee dirigeren en controleren. Door dit plan, dat werd

ontwikkeld door Peter Scott en diens superieur, luitenant C. Dreyer, wilde men de invasietroepen beschermen tegen aanvallen met de Duitse E-boten.

Nadat de invasie had plaatsgevonden, werd het de taak van Peter Scott om in Normandië te zoeken naar geschikte plaatsen voor de radarantennes die vanuit het vasteland van Europa een beter beeld van de vijandelijke bewegingen konden geven dan vanuit de Engelse stations. Op 15 juni stak hij het Kanaal over en hij werd als stafofficier in Courseulles gestationeerd. Doordat hij zijn werk moest doen in het bruggehoofd, kon hij de gevechten van zeer nabij meemaken en ervaren.

Normaal bestond mijn taak uit het in de boomgaard in Courseulles luisteren naar de radio met een koptelefoon en af en toe via de microfoon berichten door te geven aan het hoofd van de 'plot'-afdeling.



De zoon van de beroemde Poolvorser geeft hier een aantal officieren van de kustwacht instructies voor een patrouille langs de invasiekust (IWM).

's Morgens regelde ik dan de operaties die 's avonds werden uitgevoerd terwijl ik 's middags sliep of bezig was met een van de vele opdrachten die ik voortdurend kreeg. Op een gegeven moment was er een order uitgevaardigd dat commandanten van marineschepen die voor de kust opereerden, een bezoek aan het front moesten brengen en aangezien ik de wegen in de omgeving tamelijk goed kende, werd ik aangewezen om als gids te fungeren. Zo kon ik op 26 juli een gebeurtenis op papier vastleggen die de dag tevoren had plaatsgevonden.

Wij reden over een tamelijk rustige weg en ik was net bezig om mijn theorie uit te leggen dat wanneer soldaten langs de weg zich naast hun auto stonden te scheren, de kans dat er vijandelijk vuur zou zijn, praktisch nihil was; een theorie overigens die ik later heb moeten herzien.

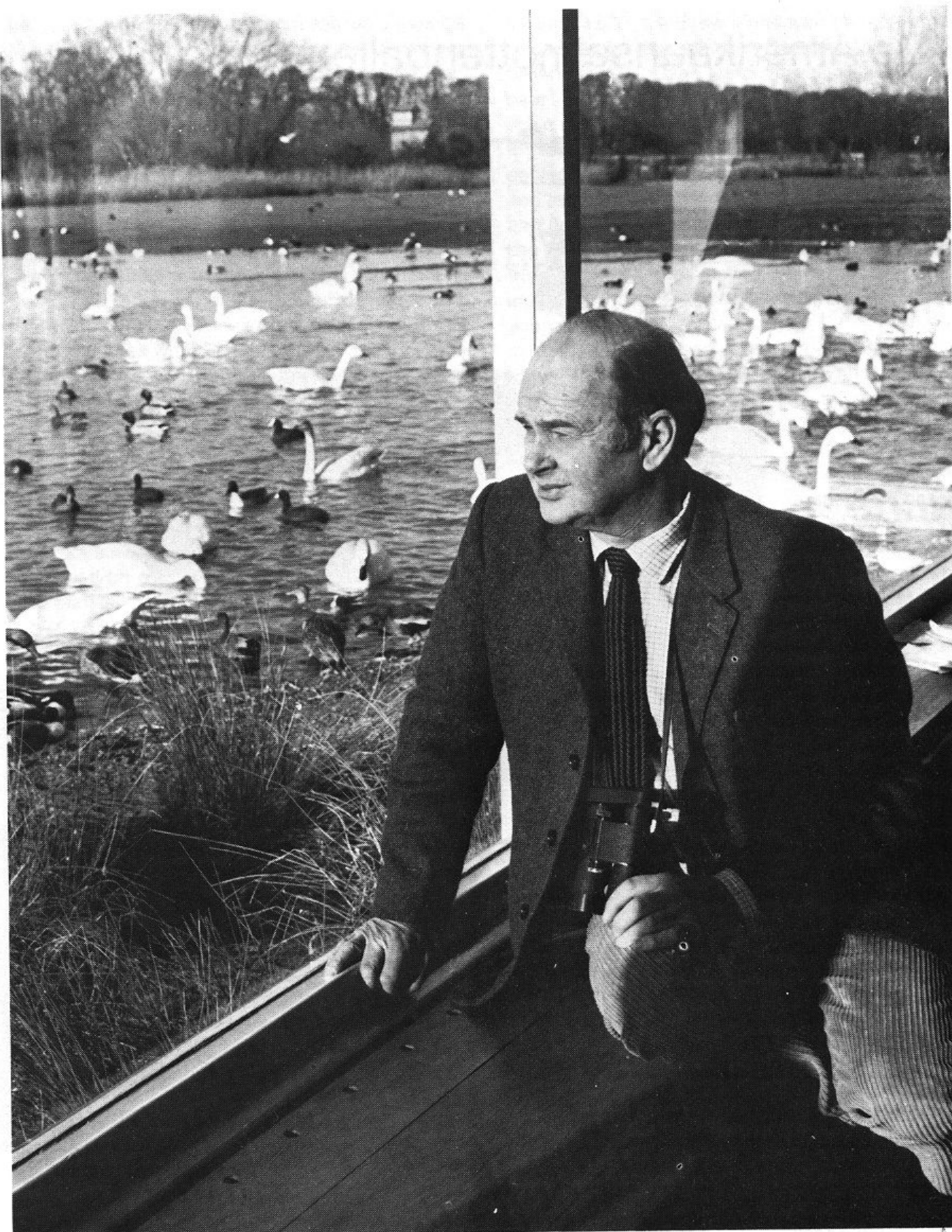
De top van de heuvel lag ongeveer 800 meter voor ons. Aangezien wij nu toch al zover waren gekomen, zou het eigenlijk jammer zijn om ook niet eens een kijkje aan de andere kant van de heuvel te gaan nemen. Op een kruispunt was een muur. Wij besloten de jeep bij de muur achter te laten en de laatste 800 meter te voet langs de weg af te leggen. In een weide lagen een paar dode paarden en de weg was bezaaid met kleine granaattrekkers; de telegraafpalen waren versplinterd, de draden lagen over de weg en in de sloten. Het was een rechte weg met links en rechts open, golvende velden – geen hagen en slechts hier en daar een boom.

Wij liepen naast elkaar langs de weg, de andere drie mannen hadden hun blauwe marine-uniformen aan, ik liep mijn kaki-kleurige battle-dress. Nadat wij ongeveer 300 meter hadden afgelegd, realiseerde ik mij dat wij ons eigenlijk op een verdraaid gevaarlijk en vervelend terrein bevonden wanneer het vijandelijk vuur weer mocht worden geopend. Aangezien er jeeps en motorfietsen passeerden en af en toe zelfs wat zwaarder materieel, was ik van mening dat wij in onze jeep minder zouden opvallen en minder kwetsbaar zouden zijn. Je voelde je zo open en bloot daar langs die weg als een mier, blootgesteld aan de vijand die je al van verre kon waarnemen.

Daarom besloten we dat ik terug zou gaan om de jeep weer op te halen waarna ik de anderen zou oppikken. Dat deed ik. Even later reden wij voorzichtig een bocht om tot een punt waar de dalende weg zich voor ons uitstrekte in de richting van André-sur-Orne.

Terwijl wij daar met onze veldkijkers stonden te kijken, reden er nog steeds voertuigen en motorfietsen voorbij. Een van de motorrijders keerde zelfs terug. 'Ik zou hier maar niet te lang blijven staan', adviseerde hij ons, 'en wanneer u dat doet, blijf dan tenminste in de buurt van een schuttersput.' Wij bedankten hem en hij vervolgde zijn weg. Ongeveer honderd meter terug hadden wij langs de weg een dode motorrijder naast zijn vernielde motor zien liggen; hij was blijkbaar door een granaat getroffen. Wij volgden de raad van de motorrijder snel op. In deze sector van het front waren betrekkelijk weinig mijnen aangetroffen. De bermten waren gezuiverd en aan de andere kant van de weg lagen een paar voortreffelijke schuttersputten. Wij liepen ernaar toe en gingen naast de putten op de grond zitten. 'Wanneer wij goed gebruik maken van onze kijkers dan zullen wij ongetwijfeld tanks e.d. kunnen waarnemen en bepaalde gevechtsacties van deze afstand kunnen volgen', zei ik, terwijl wij ingespannen het voor ons liggende terrein met onze kijkers afzochten.

Terwijl wij zo zaten te praten stond ik op om aan de linkerkant eens poolshoogte te gaan nemen. Precies op het moment dat ik overeind stond, weerklonk er een oorverdovende klap en een granaat ontplofte op ongeveer 100 meter achterom. Wij sprongen verbazingwekkend snel in onze putten met uitzondering van Tony Hollings die plat op het gras was gaan liggen. Toen ik achter-



Peter Scott, de bioloog, gefotografeerd in zijn studio die uitkijkt op Rushy Pen in Slimbridge, Gloucestershire. Het huis werd gebouwd en het meer werd uitgegraven als basis voor de Severn Watervogelstichting. (Philippa Scott).

om keek, zag ik hoe onze jeep op een afstand van 100 meter prachtig tegen de horizon afstak. Iets verderop stond nog een jeep waarbij twee soldaten bezig waren een gebroken telefoonlijn te herstellen. Zij waren echter zo voorzichtig geweest hun jeep in een klein dalletje te rijden zodat de jeep niet zo tegen de horizon zou afsteken.

Er bleef ons niet veel tijd over. De volgende granaat kwam precies tegenover onze schuttersputten op een afstand van 20 meter rechts van de weg terecht. Ik dook diep weg in mijn put. De toestand was ongezond. Er werden nog meer granaten afgevuurd die akelig dicht bij onze jeep terechtkwamen. Een granaat was ongeveer vijf meter voor de jeep op de weg tot ontploffing gekomen en vanuit onze positie konden wij onmogelijk beoordelen of onze auto ernstig was beschadigd of niet.

De Duitse Artillerie-waarnemer had ons waarschijnlijk ontdekt en gemeend dat wij een uitstekend doel vormden. Het nare aan de zaak was dat wij binnen een half uur eigenlijk weer terug op weg moesten zijn naar Le Havre omdat dan de patrouilleboten weer zee moesten kiezen. Na ongeveer tien minuten hield het vuren op en wij beraadslaagden wat ons te doen stond. Er waren twee meningen – de ene dat wij terug zouden moeten tijgeren naar onze jeep waarbij wij erop hoopten dat de vijand ons niet zou zien, de andere dat wij als een haas moesten maken dat wij wegwamen in de hoop dat wij verdwenen zou-

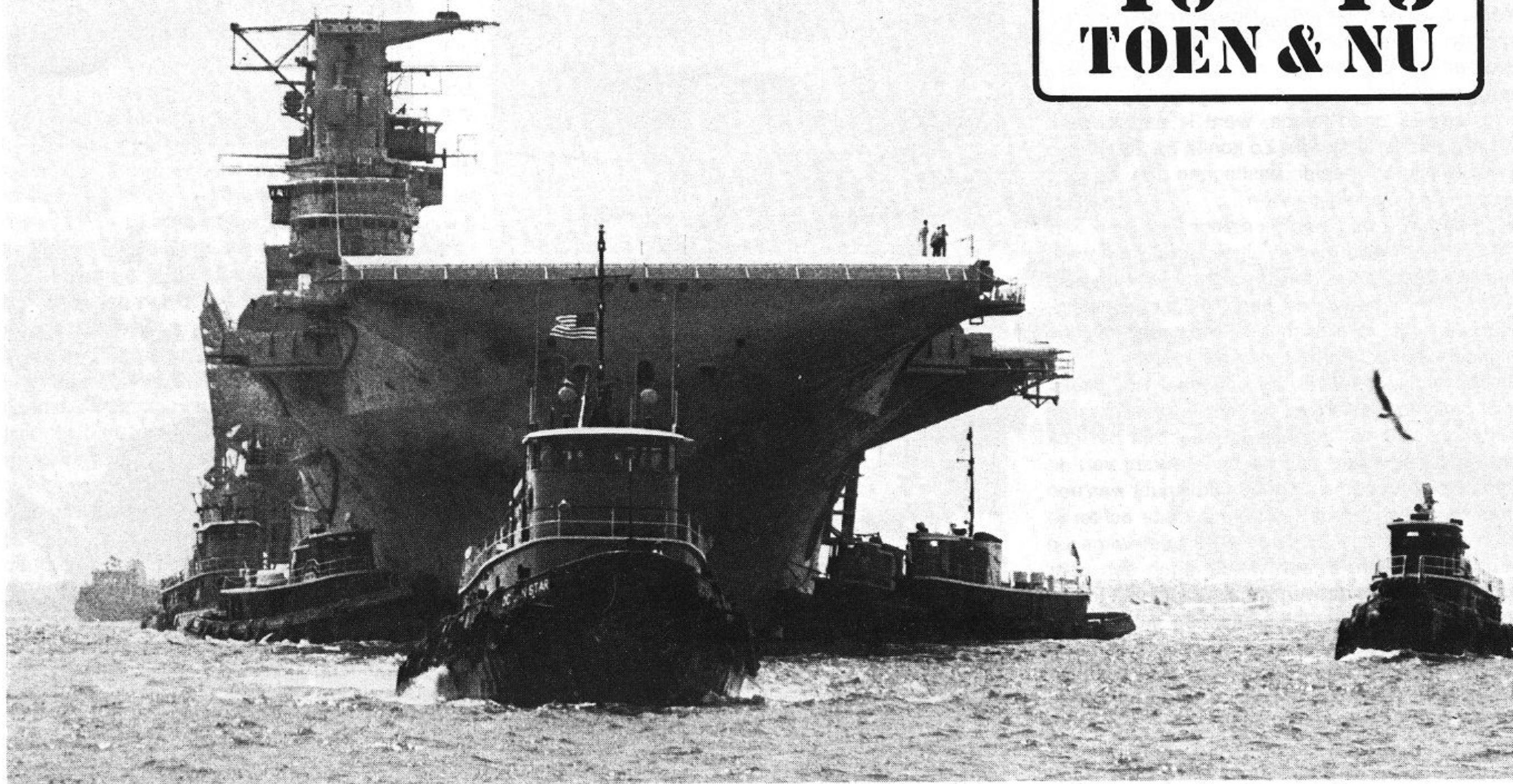
den zijn voordat zij de kans kregen om weer te schieten. Wij begonnen te tijgeren terwijl wij het laatste stuk renden. Wij renden de weg over en doken in de greppel aan de andere kant van de weg.

Op een bepaald punt was de greppel gevuld met lijken die blijkbaar haastig met wat graszoden waren bedekt in de afgelopen nacht. Tony had dat niet in de gaten en hij rende over de graszoden heen. Ik zag en rook ze wel en probeerde de laarzen die boven het gras uitstaken te omzeilen. Wij renden de weg over, sprongen in onze jeep die geen schade leek te hebben en ik startte. Ik gaf vol gas en wij scheurden de weg weer af. Wij waren nog maar 400 meter ver of achter ons ontplofte een granaat in het veld waar wij hadden gelegen. Dit was duidelijk te wijten aan het contact tussen de waarnemer en de Duitse artillerie waarvoor uiteraard enige tijd nodig is voordat een doorgegeven melding kan worden uitgevoerd. Wij waren blij dat wij er zo genadig vanaf waren gekomen.

Begin augustus kreeg Scott opdracht een gelijksoortig radarsysteem voor de kust van Cherbourg te ontwikkelen om de Amerikaanse P.T.-boten te ondersteunen bij hun acties.

Eind 1944 werd Peter Scott het commando over een nieuw fregat beloofd dat in Leith werd gebouwd, de Cardigan Bay, maar voordat het schip was afgebouwd was de oorlog in Europa afgelopen.

**'40~'45
TOEN & NU**



**'40~'45
TOEN & NU**

Volgens de Amerikaanse federale wetten kunnen de afzonderlijke staten buiten dienst gestelde marineschepen kopen als oorlogsge-denktekens op voorwaarde dat ze open staan voor het publiek en op een goede manier kunnen worden afgemeerd. Het is daarom geen wonder dat vier Amerikaanse slagschepen die de namen van Amerikaanse staten dragen, de USS Alabama, Massachusetts, North Carolina en Texas, door die staten zijn aangekocht. De vier slagschepen liggen alle in insteechavens langs de Atlantische kust en zij werden in 1975 gevolgd door de Yorktown, het enige buiten dienst gestelde vliegdek-schip ter wereld.

De USS Yorktown

De Yorktown heeft in drie oorlogen dienst ge-daan, W.O. II, Korea en Vietnam en zij werd op 13 oktober 1975 als monument in Charleston, North Carolina, ingewijd; het was de tweehon-derdste verjaardag van de Amerikaanse marine en het schip werd op 1 januari 1976 voor het publiek toegankelijk.

'The Fighting Lady' is het vierde Amerikaanse schip dat de naam Yorktown draagt. Misschien is de meest bekende Yorktown het schip geweest dat op 7 juni 1942 tijdens de Slag om de Midway door de Japanners tot zinken werd gebracht.

De Yorktown die nu in Charleston ligt, de CVS-10, was in aanbouw op het moment dat de derde Yorktown tot zinken werd gebracht. Men besloot toen het schip niet 'Bon Homme Richard' te noemen, maar het de naam Yorktown te geven. Op 4 april 1943 werd zij te water gelaten.

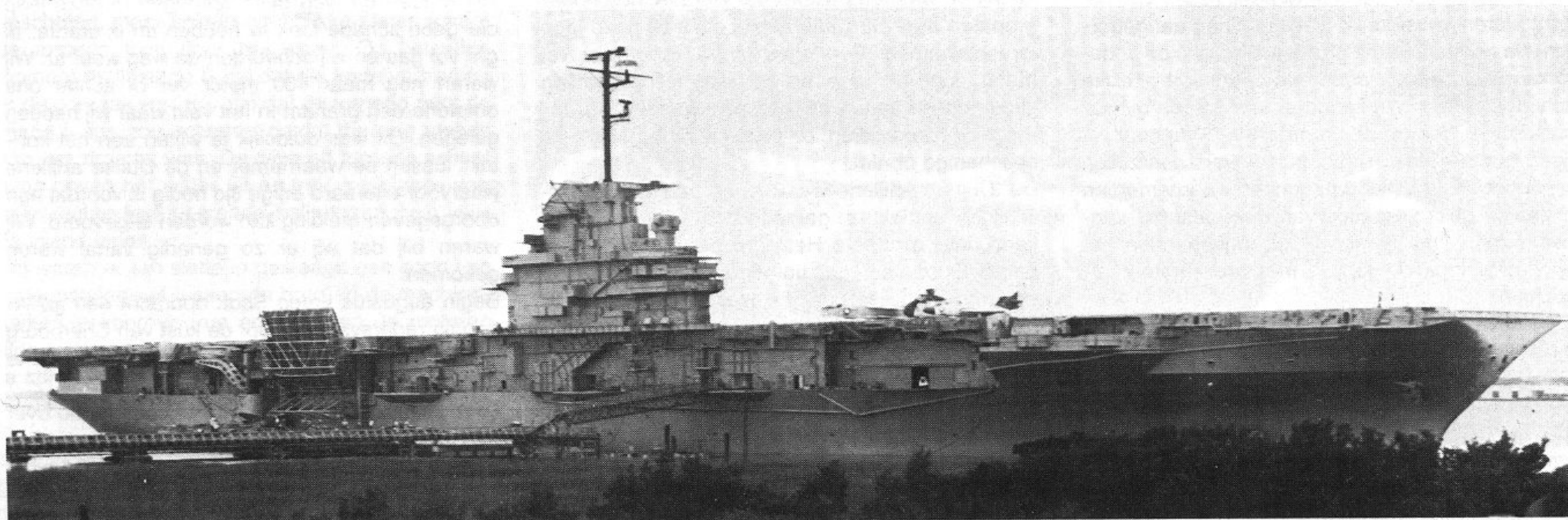
De Yorktown heeft een lengte van 266 meter en het vliegdek heeft een maximale breedte van 45 meter. De waterverplaatsing bedraagt 27 100 ton, diepgang 8.50 meter, maximumsnelheid 33 knopen. Er waren 360 officieren, 3088 man-schappen en onderofficieren en meer dan 80 vliegtuigen aan boord. In augustus 1943 werd de Yorktown het vlaggeschip van smaldeel 15 tij-dens de raid op de Marcus Eilanden waar zij met haar vliegtuigen de Japanse installaties bestook-

te. Na deze acties werd zij toegevoegd aan smal-deel 14, de grootste eenheid vliegdekschepen die ooit bij elkaar was gebracht. Samen met de Lexington, de Cowpens, de Independence en de Belleau Wood, ondersteund door slagschepen en kruisers, werden de door de Japanners bezette Wake Eilanden aangevallen. Vervolgens werd de Yorktown het vlaggeschip van de nieuw ge-creëerde eenheid van de marine die deelnam aan de invasie en de bezetting van de Gilbert Eilanden.

In januari 1944 steunde de Yorktown de invasie en de verovering van de Marshall Eilanden terwijl in februari van datzelfde jaar vliegtuigen van de Yorktown aanvallen uitvoerden op het westelijke deel van Kwajalein om de Amerikaanse inva-sietroepen op de stranden te ontlasten. Daarna werd zij het vlaggeschip van een eenheid van drie vliegdekschepen die tot taak had de Japanse fortificaties en basis op de Truk Atol in de Caroli-nen te vernietigen. Deze actie was zo succesvol dat de verovering van Eniwetok, een van de Marshall Eilanden, kon plaatsvinden zonder dat er Japanse vliegtuigen aanwezig waren.

Vervolgens nam de Yorktown deel aan de bom-

Boven: De Yorktown arriveert hier op 15 juni 1975 in Charleston, South Carolina. Onder: Afgemeerd op haar laatste ligplaats in Patri-ots Point.



bardementen op Saipan, Tinian, Guam en Iwo Jima. In juni 1944 bestormden de Amerikaanse troepen de stranden van Saipan terwijl de Yorktown met haar bommenwerpers en jachtvliegtuigen Iwo Jima bestookte.

Tijdens deze gevechten werden door vliegtuigen en het geschut van de Yorktown 243 Japanse vliegtuigen neergehaald terwijl zij ook assisteerde bij het tot zinken brengen van het Japanse vliegdekschip Hiji.

Hierna werd de Yorktown toegevoegd aan smaldeel 58 onder Vice-Admiraal Marc A. Mitscher. De taak van dit smaldeel met vliegdekschepen was om als eerste aanvalen op het Japanse vasteland uit te voeren.

Tijdens deze acties ondersteunde zij tevens de landingen op Okinawa waar haar vliegtuigen het Japanse slagschip Yamato tot zinken hielpen brengen.

Toen de oorlog in de Stille Oceaan tot een einde kwam, kreeg de Yorktown tot taak veteranen van de diverse bases in de Pacific naar huis te brengen.

Op 9 januari 1947 werd zij toegevoegd aan de reservevloot voor de Stille Oceaan waar zij bleef tot de invasie in Zuid-Korea; toen kreeg zij een grote beurt en werd gemoderniseerd. In decem-

ber 1952 werd zij toegevoegd aan de Zevende Vloot in het Verre Oosten en op 15 december 1953 werd de Yorktown het vlaggeschip van smaldeel 77.

In maart 1954 keerde de Yorktown terug naar Alameda in Californië om deel te nemen aan de opnamen van de film 'Jet Carrier' van Twentieth Century-Fox, waarin alle acties van vliegdekschepen werden beschreven.

In juli 1954 assisteerde de Yorktown bij de evacuatie in Nationalistisch China van de Tachen Eilanden. In 1955 keerde zij terug naar de Verenigde Staten om weer te worden gemoderniseerd waarbij het vliegdek werd uitgebreid waarna zij in 1956 weer naar het Verre Oosten terugkeerde naar de Zevende Vloot. Haar laatste oorlogstaak speelde zich in de Golf van Tonkin voor de kust van Vietnam af.

In 1958 werd de Yorktown omgebouwd om te dienen voor vliegtuigen die konden worden ingezet voor duikbootbestrijding. Zij werd de basis voor squadrons Tracker vliegtuigen, een heliporter-squadron en verschillende radarvliegtuigen.

Het laatste deel van haar actieve bestaan was tamelijk rustig en bestond hoofdzakelijk uit routinewerkzaamheden met uitzondering van het oppikken van de succesvolle Apollo 8 cabine.

In juni 1970 werd de Yorktown op non-actief gesteld en in Bayonne, New Jersey, in de mottenballen gelegd. Daar werd vrijwel elk verplaatsbaar voorwerp van boord gehaald waarna het schip met pensioen ging.

In 1973 besloot de staat South Carolina tot het aanleggen van het zogenaamde 'Patriots Point', een terrein van 2 vierkante kilometer dat grensde aan de haven van Charleston. Het was de bedoeling dat hier een enorm maritiem historisch centrum zou worden gevestigd. Er werden vier grote insteekhavens aangelegd waarvan de eerste voor de Yorktown bestemd was.

In 1974 werd het schip door de staat van de marine gekocht voor de spotprijs van \$ 1,— niet echter nadat vier banken in Charleston bereid waren gevonden om de staat 3 miljoen dollar te lenen. De Yorktown werd van Bayonne naar Charleston gesleept, een reis van 1000 kilometer. Hier werd zij in een speciaal uitgebaggerd bassin gesleept en aan de grond gezet. Hierdoor hoeft het schip niet met kabels of lijnen aan het land te worden vastgelegd waardoor het effect van een varend schip is ontstaan. Het eerste dat toen moest gebeuren was het schip een nieuw verfjasje geven, hetgeen alleen al \$ 250 000 dollar kostte aan verf.

USS Texas

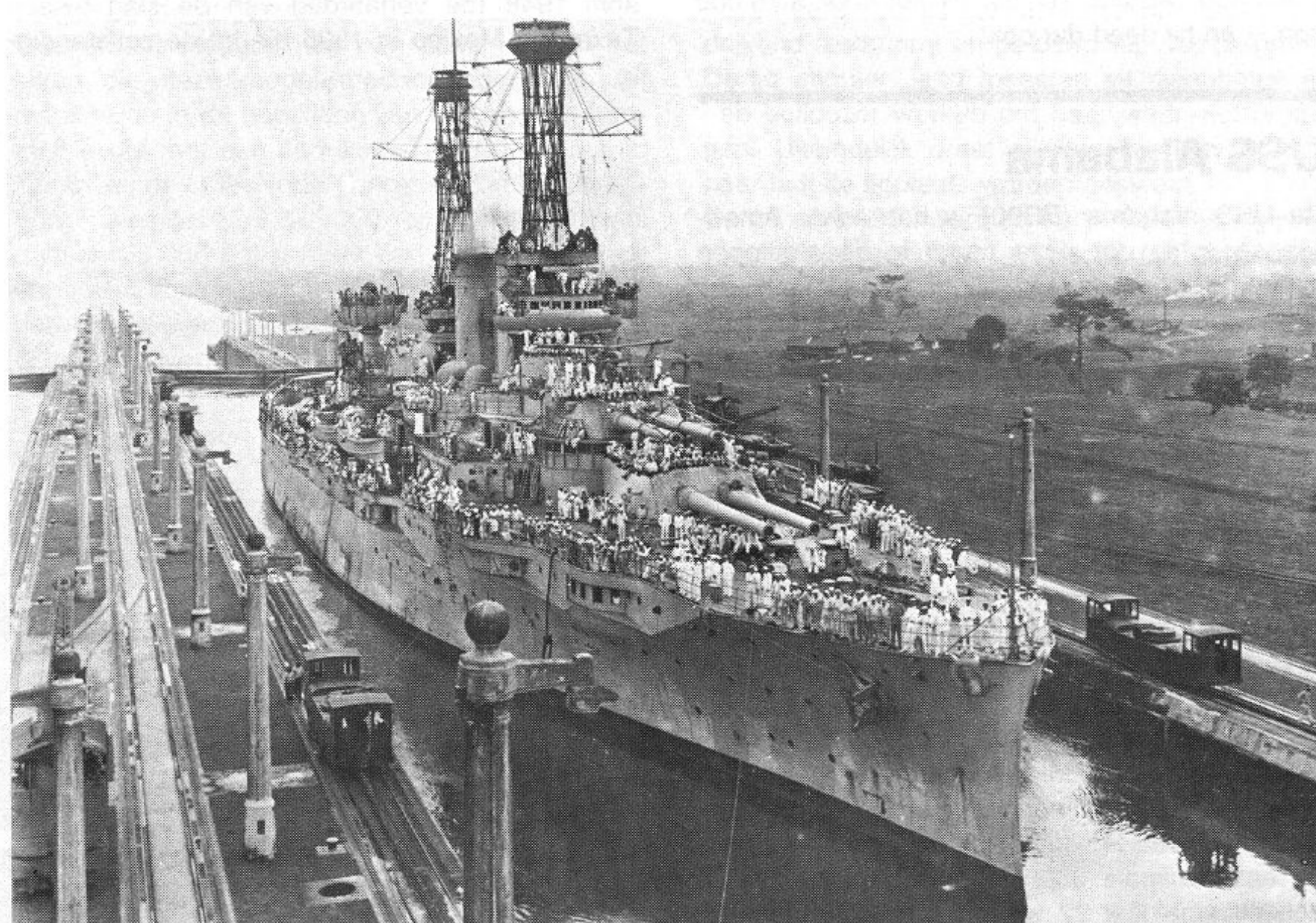
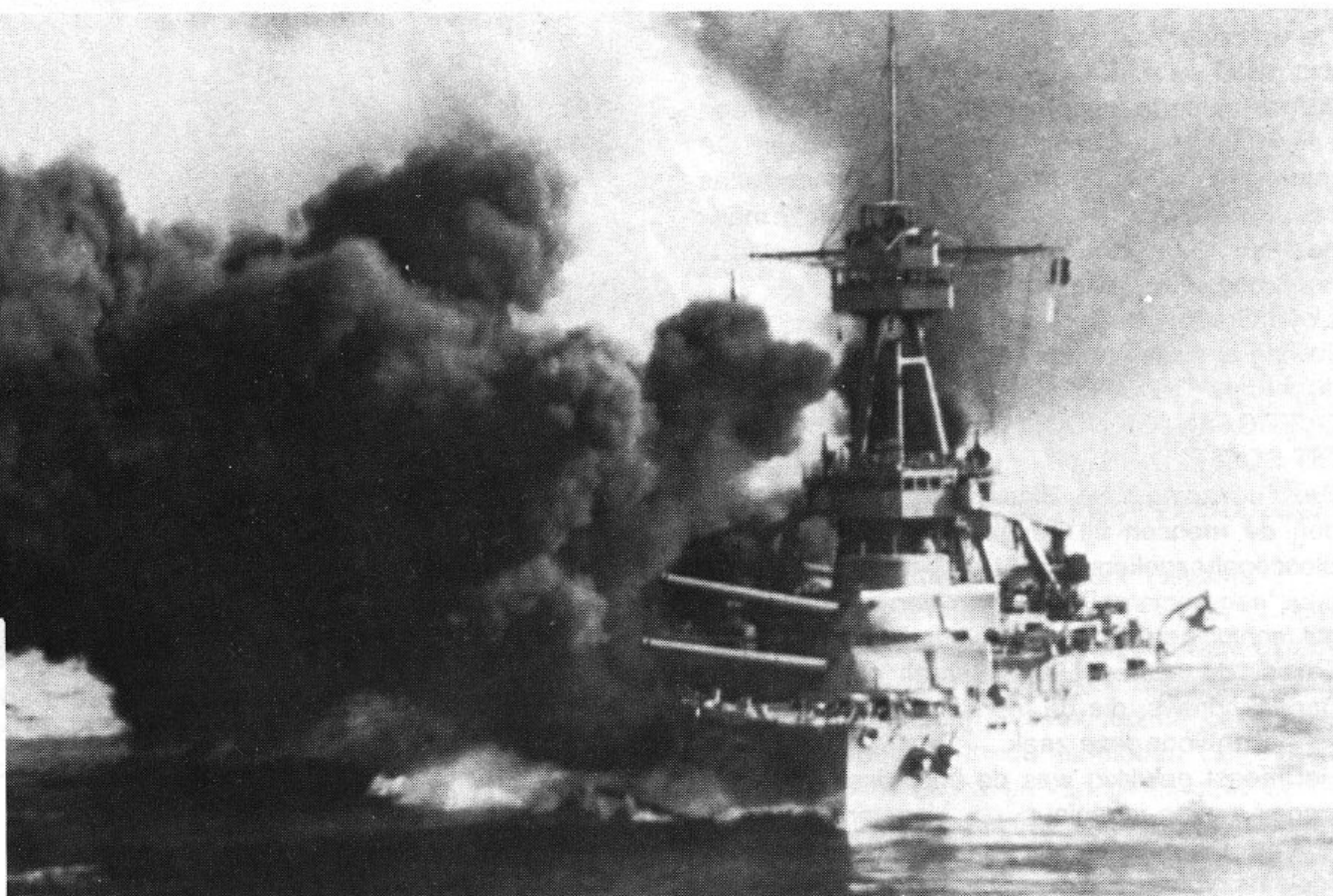
Het eerste slagschip dat na de Tweede Wereldoorlog werd opgelegd was de 'Mighty T' de USS Texas, die op 21 april 1948 tijdens een plechtigheid in het San Jacinto Battleground Park bij Houston in Texas op non-actief werd gesteld.

De Texas was gebouwd voor de prijs van \$ 5 830 000 en zij was op 18 mei 1912 te water gelaten. Zij was 175 meter lang, 32 meter breed en had een waterverplaatsing van 34 000 ton, terwijl zij met haar met kolen gestookte stoomketels een maximumsnelheid van 21 knopen kon ontwikkelen.

Op 30 januari 1918 werd de Texas toegevoegd aan het 6e Gevechtsskader van de Grote Vloot en 5 dagen later maakte zij gevechtscontact met een onderzeeër die zij met een van haar 5-inch kanonnen onder vuur nam. Het antwoord was een torpedo die werd afgevuurd op het stuurboordkwartier. Het schip maakte snel een ontwijkende manoeuvre waardoor de torpedo zonder schade aan te richten langs het schip ging. Bij het einde van W.O. I keerde de Texas terug naar Amerika waar zij in 1919 aan de vloot in de Stille Oceaan werd toegevoegd.

In de jaren 1925-'26 werd zij gemoderniseerd waarbij van brandstof werd overgeschakeld naar olie. De bewapening bestond uit tien 14-inch kanonnen in vijf torens. Daarbij voerde zij ook nog zes 5 inch en tien 3-inch kanonnen met 20 en 40 mm geschut voor luchtafweer.

In 1940 was zij het vlaggeschip van admiraal Ernest J. King, commandant van de Atlantische Vloot. Gedurende zes maanden voordat de Verenigde Staten de oorlog aan Duitsland verklaarden, voerde de Texas volledig bewapend op de



Uiterst boven: De Texas draagt haar steentje bij aan de beschietingen van de kustbatterijen. Let op de duidelijke wijzigingen aan het schip vergeleken met de foto van 25 juli 1919, toen het schip in de Gatunsluizen in het Panamakanaal lag.

Atlantische Oceaan patrouilles uit. Toen het oorlog werd, ondersteunde het bejaarde slagschip, het was al meer dan dertig jaar oud, landingen vanuit zee op heel de wereld.

In 1942 ondersteunde zij de landingen bij Casablanca in Noord-Afrika en twee jaar later maakte zij deel uit van de invasievloot van Normandië. Voor de kust van Cherbourg schoot zij 250 granaten af op de kustbatterijen terwijl zij zelf twee keer werd geraakt. Dat waren 288-mm granaten. De eerste raakte de controletoren en explodeerde op de brug waarbij een man sneuvelde en veertien anderen gewond raakten, de tweede granaat trof de zijkant van het schip. De granaat drong zonder te ontploffen door de huid van het schip een officiershut binnen.

Nadat zij gerepareerd was, voer de Texas naar de Stille Oceaan. Daar voegde zij zich bij de vloot en nam deel aan de acties bij Iwo Jima en Okinawa waarbij zij vier scheepsladingen granaten verschoot.

Na de oorlog was er binnen de marine geen plaats meer voor een dergelijk zwaar gepantserd schip en men besloot het schip naar de schroot hoop te brengen. Hoewel de gouverneur van Texas, Beauford Jester, in 1947 al een Commissie voor het behoud van de Texas in leven had geroepen, was er een jaar later nog niets gebeurd.

De voorzitter van de commissie, Lloyd Gregory, was er al verschillende keren in geslaagd uitstel van executie te krijgen, maar zo langzamerhand begon het geduld van de marine op te raken. De marine belde Gregory op: 'Het slagschip Texas zal aanstaande maandag door twee grote marineslepers uit Norfolk worden weggehaald. U heeft nog twee weken de tijd!'

Lloyd Gregory besloot een ultimatum aan de bevolking te stellen en via de pers en de kranten liet hij weten: 'TEXAS MOET NU OF TOT ACTIE OVERGAAN, OF NOOIT MEER ZEUREN OVER DIT SOORT DINGEN.'

Deze uitdaging hielp. Binnen veertien dagen hadden de mensen uit Texas \$ 75 000 verzameld. Bioscoopbezoekers brachten \$ 40 000 bij elkaar door een reclamefilmje van tien minuten voor het schip, gemaakt met belangrijke mensen uit Texas, de actrice Linda Darnell en de acteur Dana Andrews, die de mensen opriepen geld te schenken voor deze zaak.

Het meest gelukkig was de commissie met een jonge marine-ingenieur uit Houston, Cyril S. Adams. De schattingen van de kosten om een ligplaats voor de Texas te graven, bedroegen \$ 300 000. Adams zei dat hij het voor \$ 75 000 kon – en hij deed dat ook!

USS Alabama

De USS Alabama (BB60) is het vierde Amerikaanse schip dat deze naam in de afgelopen honderd jaar droeg.

Haar waterverplaatsing bedroeg 44 500 ton; haar lengte was 207 meter en zij was 33 meter breed. De bewapening bestond uit negen 16-inch, twintig 5-inch en zesenvieftig luchtafweerkanonnen van 20 en 40 mm (later uitgebreid tot honderd kanonnen). De bepantsering varieerde van 20 cm voor de dekplaten tot 46 cm voor de geschutstorens. Zij werd voortbewogen door vier Westinghouse turbines die werden aangedreven door acht Wheeler stoommachines met een totaalvermogen van 130 000 PK; de vier schroeven met een diameter van 5.20 meter gaven haar een maximumsnelheid van 28 knopen.

In 1942 werden de Britse en Amerikaanse marine in de Atlantische Oceaan zwaar beproefd tijdens de konvooivaarten naar Engeland en Rusland. Na een minimale oefentijd voegde de Alabama zich bij smaldeel 22 waarna zij twee maanden later werd overgeplaatst naar smaldeel 61 (waar-

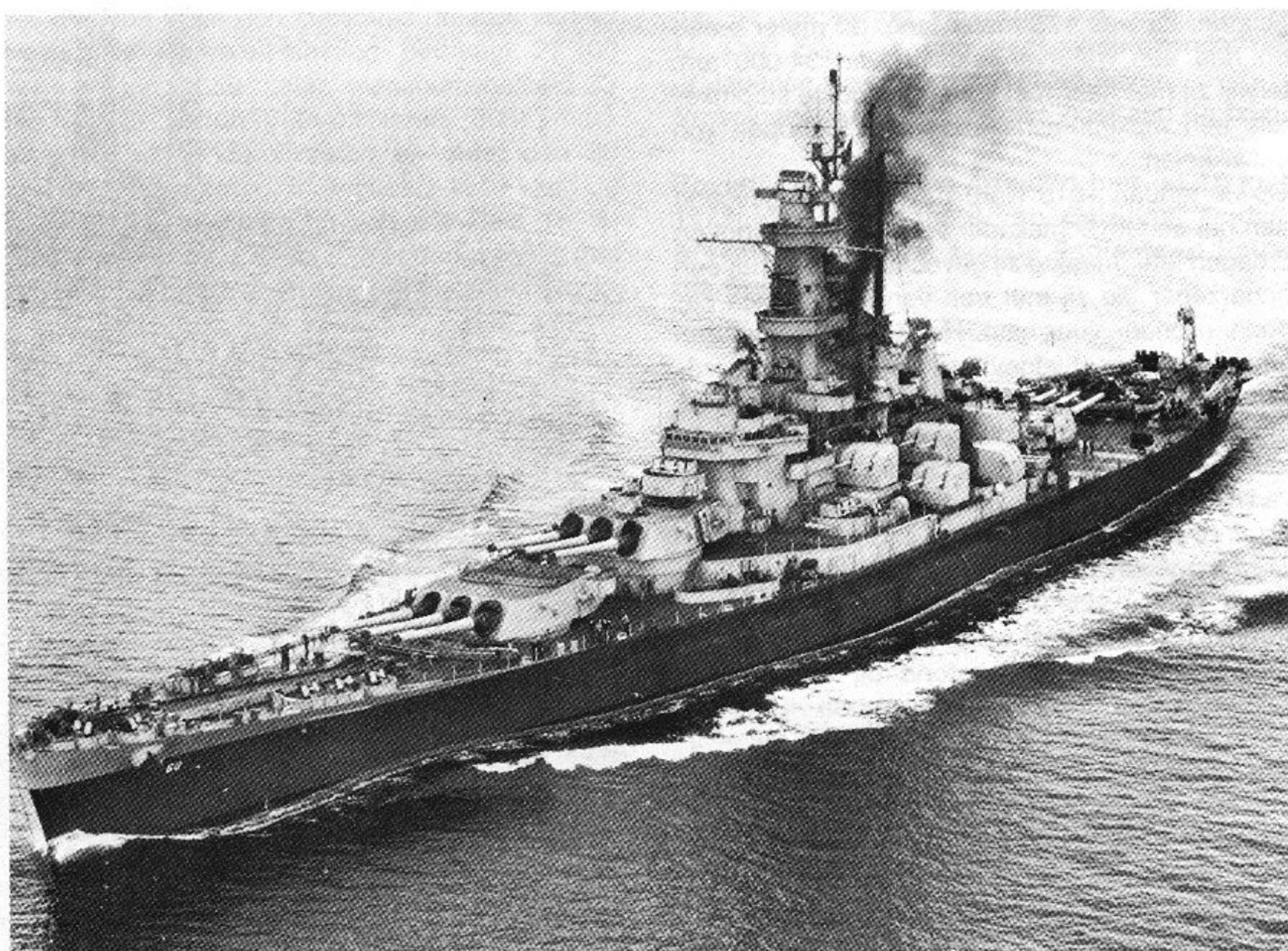
Rechts: De Alabama in april 1945 op weg van Puget Sound, Washington, naar de Pacific.



De 'Mighty T', nu het vlaggeschip van de marine van Texas, opgelegd in het speciaal uitgebaggerde bassin. Op de achtergrond het meer dan 150 meter hoge San Jacinto monument, een herinnering aan de overwinning van Texas op de Mexicaanse generaal Santa Anna op 21 april 1836 (Harper Leiper Studios).

De Texas werd in een bed van klei in een uitgegraven haven geplaatst. Op San Jacinto Day, 21 april 1948 (de verjaardag van de slag tussen Texas en Mexico in 1836 die tot de zelfstandig-

heid van de staat voerde), werd de Texas officieel op non-actief gesteld en aan de staat overgedragen. Zij werd prompt tot vlaggeschip van de marine van Texas benoemd.



van onder meer de South Dakota deel uitmaakte) in New Foundland. Hierna ging zij naar Scapa Flow bij de Orkney Eilanden.

Op 19 mei 1943 werd zij gedetacheerd bij de Britse marine waarbij zij, waarschijnlijk om de Duitsers te misleiden, de Courageous werd genoemd, een vliegdekschip dat op 17 september 1939 was getorpedeerd.

In augustus 1943 keerde de Alabama terug naar Amerika waarna zij naar de Stille Oceaan werd gestuurd. Daar was haar eerste taak het deelnemen aan operatie 'Galvanic' — de aanval op de Gilbert en de Ellice Eilanden. De Alabama vormde een deel van het ondersteunende vuurscherm voor het vliegdekschip Yorktown tijdens de waarschijnlijk meest bittere landingen in de Stille Oceaan op de atol Tarawa op 20 november.

Na dit veelbelovende begin vocht de Alabama zich een weg door de Pacific waarbij atol na atol, eiland na eiland, aangevallen en veroverd werd: de Marshall Eilanden, de Carolinen, de Marianen. Hierna werden in april 1944 Japanse bases aan de kust van Nieuw-Guinea aangevallen. Voor deze operaties kreeg zij vijf zogenaamde Battle Stars. Nog eens vier van deze sterren verdiende zij voor de operaties bij de Carolinen, Leyte, Okinawa en de uiteindelijke acties van de 3e Vloot bij het Japanse vasteland.

In oktober 1945 keerde de Alabama terug in San Francisco met 700 veteranen van Okinawa aan boord. Op 27 oktober — Marinedag — werd het schip opengesteld voor burgers en meer dan negenduizend mensen bezochten het schip.

De vier volgende maanden werden in de haven van San Pedro in Zuid-Californië doorgebracht waarna het schip naar Seattle voer. Op 23 mei 1946 arriveerde de Alabama op de werf van Puget Sound Naval om te worden opgelegd. Op 9

januari 1947 werd zij op non-actief gesteld en toegevoegd aan de reservevloot voor de Pacific waar zij de volgende vijftien jaar op de sterktelijst stond.

In het begin van de zestiger jaren werden heel wat Amerikaanse oorlogsschepen naar de sloper gebracht. Toen de Alabama op 1 juni 1962 van de lijst werd afgevoerd, was haar bestemming, de slopershamer, een duidelijke zaak. Een groepje enthousiaste burgers van de staat Alabama stelde een plan op om het schip als oorlogsmonument voor de staat Alabama te redden. De Kamer van Koophandel becijferde dat de kosten ongeveer 1 miljoen dollar zouden bedragen. Het schip zou een sleepreis van 10 000 kilometer moeten maken om van Bremerton aan de westkust naar Mobile aan de oostkust te worden overgebracht. De Commissie voor het behoud van de USS

Alabama kwam met een typisch Amerikaans financieringsplan. Er werd een marine van Alabama opgericht! Voor een bijdrage van \$ 100,— konden de titel Schout-bij-nacht kopen. Vijfhonderd dollar leverde de rang van vice-admiraal en duizend dollar de rang van admiraal in de marine van Alabama op. Hoewel de marine van de staat Alabama slechts één slagschip heeft, telt zij meer admiraals dan welke marine ook. Schoolkinderen verzamelden nog eens \$ 100 000; ongetwijfeld zullen zij allemaal de titel van matroos hebben gekregen!

Het schip werd van de schroothoop gered en op 16 juni 1964 aan de staat Alabama verkocht. Op 14 september 1964 arriveerde het schip in Mobile. Het werd afgemeerd en kreeg later gezelschap van de onderzeeër USS Drum, die vijftien vijandelijke schepen tot zinken had gebracht.

Onder: De USS Alabama in Battleship Park, Alabama. Op de voorgrond de onderzeeër Drum (SS-228) die op 4 juli 1969 voor bezoek werd open gesteld.



USS North Carolina

De North Carolina (BB-55), het eerste van een nieuw type oorlogsschip, werd op 13 juni 1940 te water gelaten. Zij was uitgerust met negen 16-inch kanonnen met een bereik van 40 kilometer, twintig 5-inch kanonnen, zestig 40-mm en zesen-vijftig 20-mm kanonnen. Met deze bewapening was zij het machtigste zeewapen dat ooit in Amerika was gebouwd. Lengte 222 meter, breedte 33 meter, waterverplaatsing 46 770 ton. De bouwkosten bedroegen meer dan 76 miljoen dollar.

Op 9 april 1941 werd zij officieel in gebruik genomen en de eerste echte actie die zij meemaakte was de Slag om de Salomon Eilanden op 24 augustus 1942, toen zij, aangevallen door Japanse duikbommenwerpers en torpedovliegtuigen, zeven toestellen naar beneden haalde. Op 14 september 1942 werd zij, toen zij bij Guadalcanal patrouilleerde, getroffen door een torpedo van de Japanse onderzeeër I-15. De explosie blies een gat van 6 bij 10 meter, de voorste compartimenten stroomden vol water, terwijl 5 matrozen het leven verloren. De reparaties, die in Pearl Harbour werden uitgevoerd, namen tien weken in beslag.

In augustus 1945 had de 'Showboat' in totaal twaalf zogenaamde 'Battle Stars' verdiend.

Op 1 juni 1960 werd de North Carolina officieel van de sterktelijst van de marine afgevoerd. Het was wederom de bedoeling, evenals bij de andere schepen, om het schip te slopen. Luter Hodges, de gouverneur van de staat North Carolina, schreef een brief aan Washington met het verzoek om dit vooralsnog uit te stellen omdat hij de mogelijkheden om het schip voor de staat te redden, wilde onderzoeken.

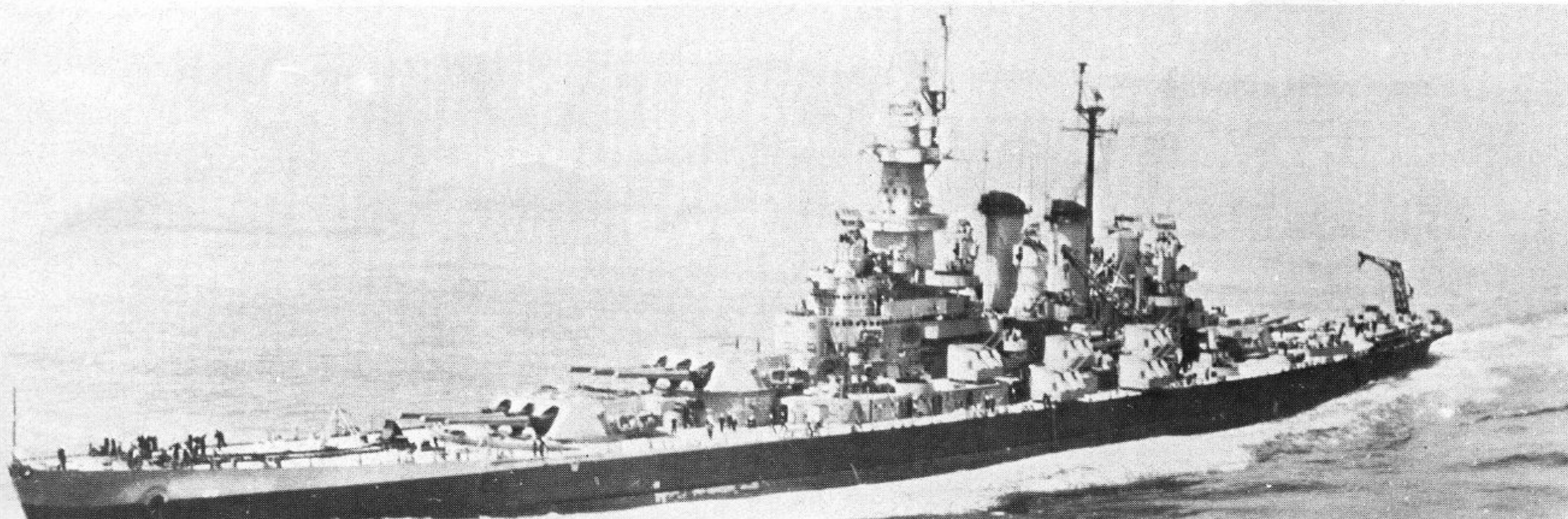
Gouverneur Hodges riep een commissie in het leven die deze mogelijkheden onderzocht. Dit resulteerde in de oprichting van een andere commissie die met een campagne onder het thema: 'Laten wij de USS North Carolina naar huis brengen', uiteindelijk \$ 345 000 opbracht. Dit was ruim \$ 100 000 dollar meer dan nodig was terwijl een kwart van dit bedrag alleen al door schoolkinderen bij elkaar was gebracht. Anderen, die \$ 100 of meer gaven, kregen automatisch de titel van

Admiraal in de marine van North Carolina.

Achter in september 1961 begon het oorlogsschip ten slotte aan zijn laatste reis. Op 2 oktober werd het de rivier Cape Fear opgesleept waar duizenden mensen, juichend op de oevers, het schip begroetten. In de namiddag bereikte de North Carolina de haven van Wilmington. Op het punt waar zij het speciaal uitgegraven bassin in moest draaien, was het schip langer dan de rivier breed was. Terwijl zij naar binnen werd gemanoeuvreerd, botste de achtersteven tegen een drijvend restaurant en de boeg liep aan de grond. Dertig minuten lang moesten elf sleepboten en een bulldozer werken om haar weer vlot te krijgen. Uiteindelijk dreef zij weer en kon zij naar haar laatste ligplaats worden gesleept.

Op 29 april 1962 werd de North Carolina ingewijd als officieel monument en heden ten dage wordt zij, in pracht en glorie hersteld, door meer dan

De USS Carolina tijdens een patrouille.







Rechts: Uiteraard vormen de kanonnen aan boord de grootste trekpleister voor de jeugdige bezoekers. Hier spelen drie kinderen met een van de 40-mm luchtafweerkanonnen aan boord van de North Carolina. Op de achtergrond het trofeeënboard met de resultaten van het schip in W.O. II.

250 000 mensen per jaar bezocht. Gedurende de zomermaanden vormt het schip het middelpunt van een prachtige licht- en volledig geautomatiseerde geluidsshow waarbij de meest moderne apparatuur wordt gebruikt. Stereo-apparaten produceren het geluid van kanongebulder, commando's weerklinken vanaf de brug en op de achtergrond hoort men het angstaanjagende gegier van de kamikaze-vliegtuigen. De kanonnen aan boord laten mondingsvlammen zien tijdens deze show waarbij de geschiedenis van de onsterfelijke 'Showboat' wordt verhaald.

USS Massachusetts

Er waren drie lange jaren van werk en inspanning voor nodig van vroegere bemanningsleden en burgers van de staat Massachusetts voordat op 4 juni 1965 de staatssecretaris van marine en de voorzitter van het Massachusetts Memorial Committee het contract ondertekenden waardoor het slagschip van de Amerikaanse marine in eigendom naar de commissie overging.

'Big Mamie' had op dat moment nog 48 uur te leven gehad; daarna zouden de snijbranders aan het werk zijn gegaan. Al diverse malen eerder had de commissie een uitstel van deze executie weten te bewerkstelligen.

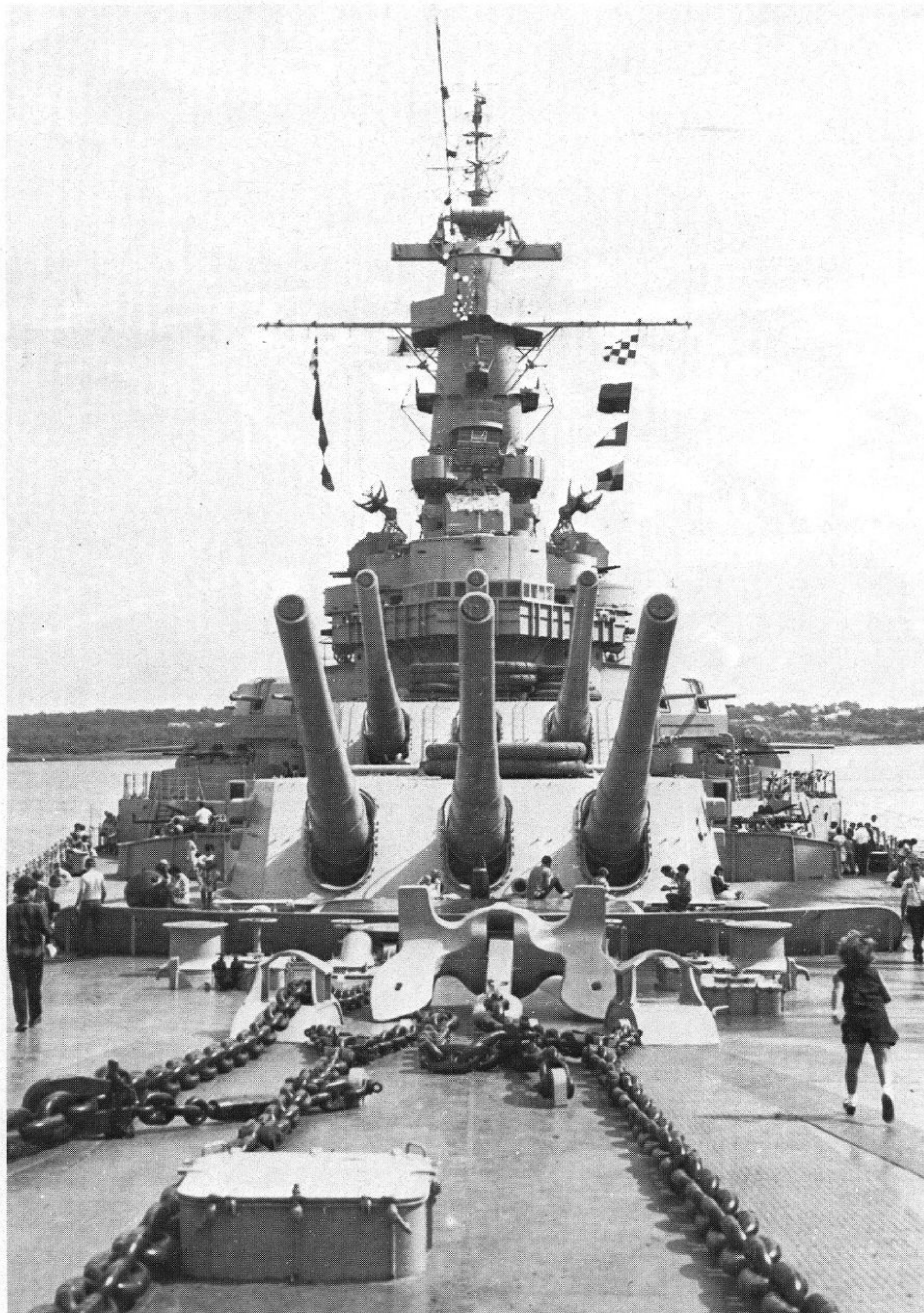
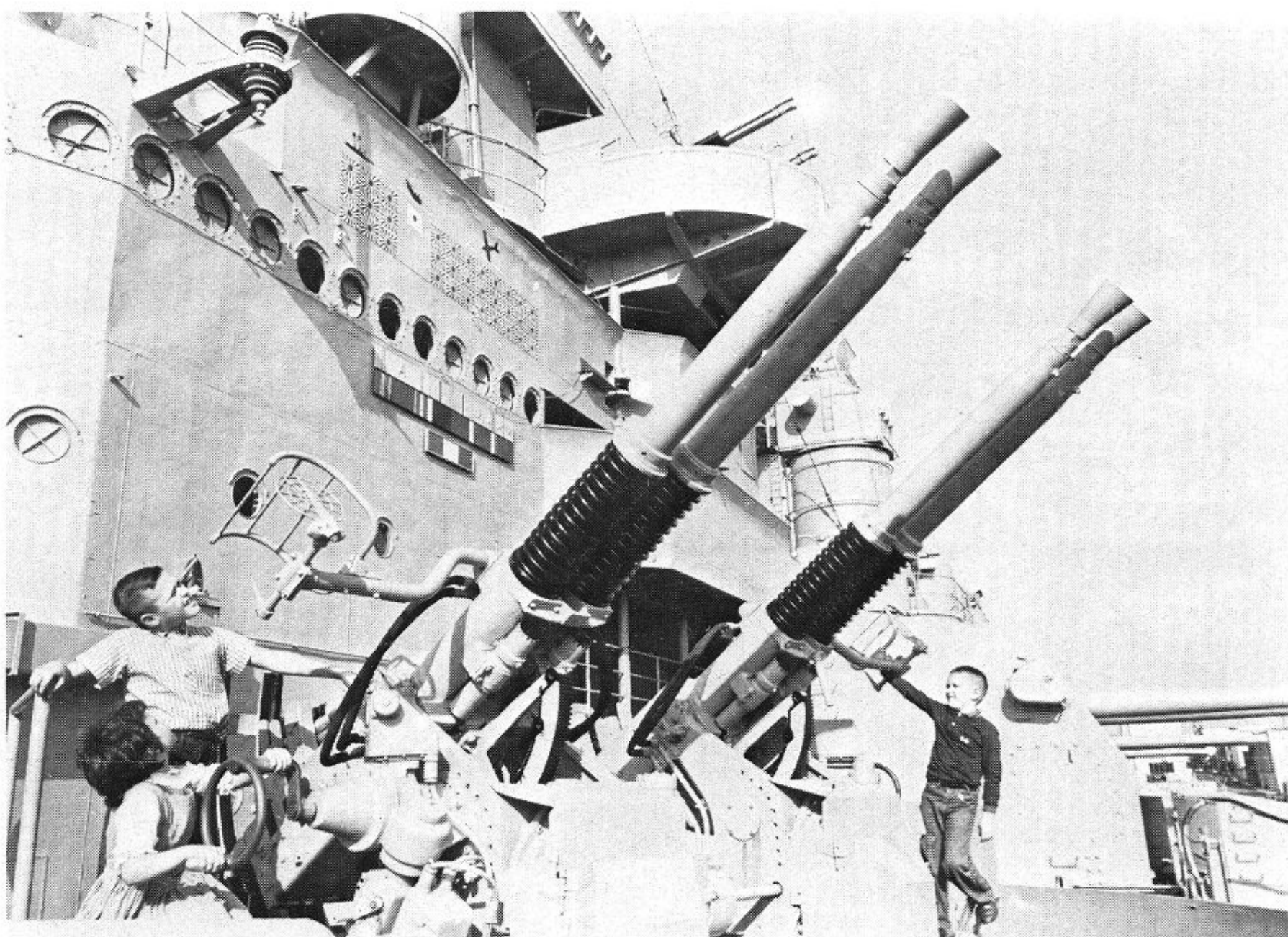
Het schip was op 12 mei 1942 officieel in gebruik genomen. De bouw had drie jaar gevegd en de kosten bedroegen meer dan \$ 77 miljoen. Twintig jaar later vroeg de marine slechts \$ 100 000 en de garantie dat er goed voor het schip zou worden gezorgd. Schoolkinderen uit de staat Massachusetts brachten de helft van dit bedrag bij elkaar terwijl de rest door de burgers werd gegeven.

Het slagschip, dat 35 000 ton waterverplaatsing had, vuurde bij de landingen in Noord-Afrika de eerste 16-inch granaat af en maakte aldus een begin met het optreden van Amerika in de Europese oorlog, terwijl zij ook de laatste grote granaat afvuurde in de Pacific in augustus 1945. In de tussentijd had zij meer dan 400 000 kilometer gevaren; deelgenomen aan 35 gevechten en negen bombardementen; vijf vijandelijke schepen tot zinken gebracht of zwaar beschadigd; achttien Japanse vliegtuigen naar beneden gehaald en zeven piloten uit zee gered. Zij had elf 'Battle Stars' verdiend.

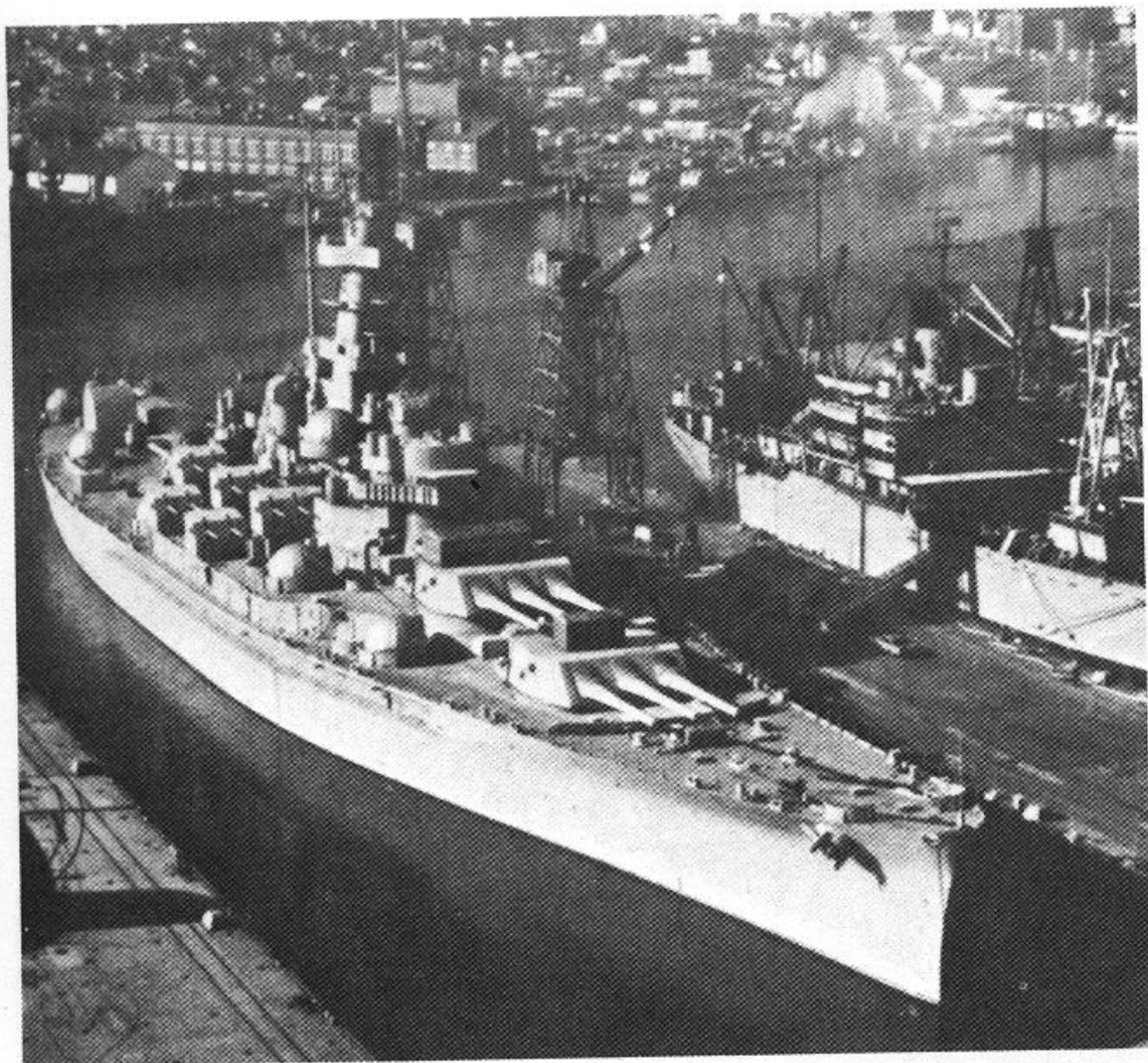
Haar eerste actie was die tegen het Franse slagschip Jean Bart, dat in de haven van Casablanca lag. Het Franse oorlogsschip had dezelfde tonnage maar had een bewapening van vier 15-inch kanonnen in de voorste geschutstoren terwijl de Massachusetts negen 16-inch kanonnen voerde. Het Franse schip loste het eerste schot; het antwoord bestond uit negen 16-inch salvo's waarvan er vijf doel troffen. Een zesde granaat vernielde de voorste toren van de Jean Bart waardoor de hoofdbatterij tot zwijgen werd gebracht. Deze granaat ricocheerde in de stad Casablanca zonder te exploderen en werd later als een soort trofee in het Franse admiraliteitsgebouw tentoongesteld.

Tweeëneenhalf uur later trof een granaat van een van de kustbatterijen de Massachusetts op het voordek, terwijl de granaat benedendeks explodeerde. In een tijdsbestek van drie minuten meldten uitkijkposten de bellenbanen van vier Franse torpedo's die aan stuurboord op een afstand van 1000 meter naderden. Twee snelle noodmanoeuvres deden de derde en de vierde torpedo links en rechts langs het schip schieten, terwijl de vierde torpedo op een afstand van nog geen vijf meter langs stuurboord passeerde.

Het volgende jaar, in 1943, arriveerde de Massa-



De voorplecht en het hoofddek van Big Mamie (BB 50) afgemeerd in Battleship Cove, 30 kilometer ten zuiden van Providence, Massachusetts.



Boven: Met hoezen over haar kanonnen lag de Massachusetts achttien jaar lang opgelegd als onderdeel van de Amerikaanse reservevloot.



De 'Marine van Massachusetts' omvat de USS Joseph P. Kennedy Jr, de onderzeeër USS Lionfish en de PT-boten no's 619 en 796.

chusetts in de Stille Oceaan en op 19, 20 en 21 november beschermde zij de groep vliegdek-schepen die de Gilbert Eilanden aanviel. Daarna vuurde zij op 8 december honderdzesendertig 16-inch en vierhonderd 5-inch granaten op het door de Japanners bezette eiland Nauru af. De Massachusetts bleef in de Stille Oceaan toen de gevechten tegen de Japanners heviger werden. Op 1 juli 1945 begon de 'Big Mamie' aan de reis die de laatste aanvallende actie van de oor-

log zou worden — de operaties van de 3e Vloot tegen het vasteland van Japan. Op 14 juli voegde de Massachusetts zich bij de eenheid die de thuseilanden van de Japanners voor de eerste keer onder vuur nam. Het doel waren de Keizerlijke Staalfabrieken in Kamaishi. Op 20 mei 1946 werd de Massachusetts in de mottenballen gelegd op de marinescheepswerf in Norfolk. Metalen hulzen werden over de kanonnen geschoven, terwijl alle vitale ruimten en ma-

chines kurkdroog werden gemaakt om roestvorming te voorkomen. Op 27 maart 1947 werd zij officieel uit de vaart genomen en gevoegd bij de reservevloot in Norfolk voor de Atlantische Oceaan. Daar bleef zij achttien jaar tot zij op 8 juni 1965 de rivier Elizabeth werd opgesleept. Bemand door 26 enthousiaste bemanningsleden passeerde de Massachusetts op 12 juni de Mount Hopebrug waarna zij op haar laatste, permanente rustplaats arriveerde.

USS Olympia

Voor het geval zij zich gepasseerd zou voelen, mogen wij niet vergeten om ook de uit 1890 daterende kruiser Olympia in dit overzicht op te nemen. Zij is genoemd naar de hoofdstad van de staat Washington en ligt in Philadelphia in Pennsylvania.

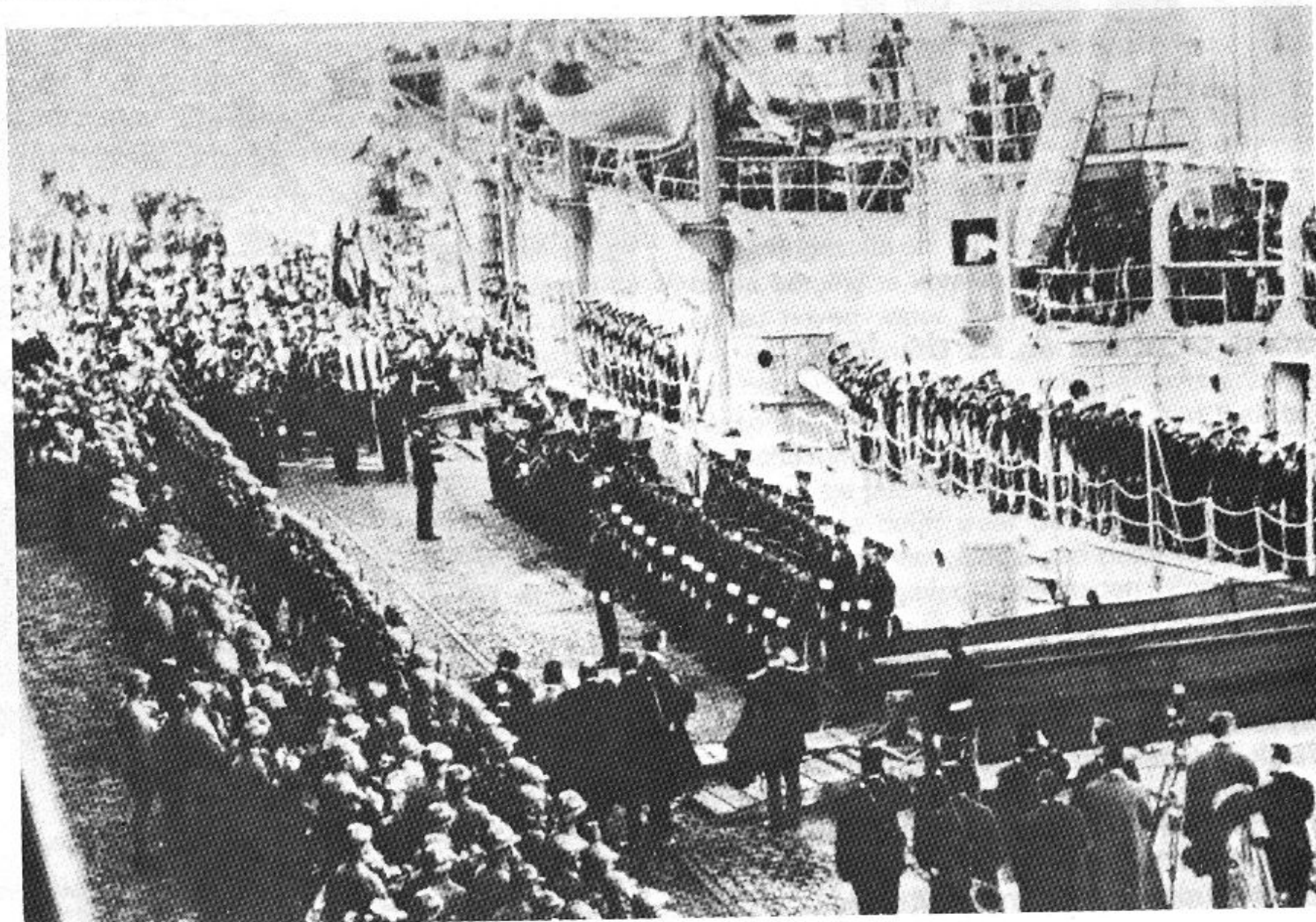
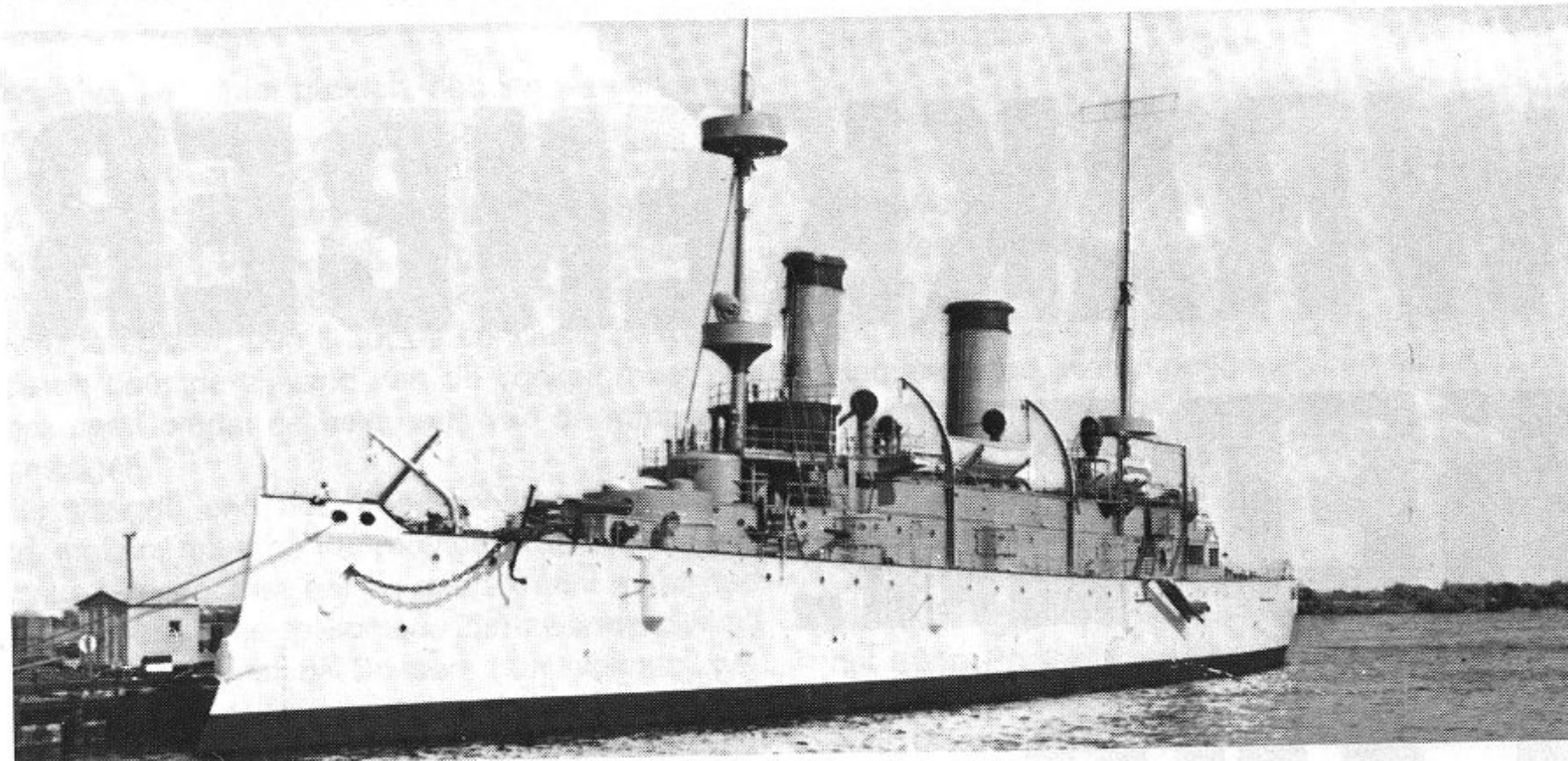
Vergeleken bij de andere oorlogsschepen is zij slechts een erg klein bootje met haar 5870 ton waterverplaatsing, een lengte van 104 meter en een breedte van 16 meter. Het schip is bewapend met vier 8-inch, tien 5-inch, veertien 6-ponds en zes 1-ponds kanonnen. Zij werd in 1892 te water gelaten en is het laatst overgebleven schip uit de Spaans-Amerikaanse Oorlogsvloot. Haar eerste actie was in de Slag om de Manillabaai op 1 mei 1898 toen zij als vlaggeschip van admiraal Dewey het eerste schot loste.

In W.O.I voerde zij tot april 1918 patrouillevaarten uit tussen New York en Nieuw Schotland. Daarna voer de Olympia naar Moermansk in Rusland om daar op 8 juni 1918 een eenheid militairen aan land te zetten.

Haar laatste opdracht was erg toepasselijk. Op 31 oktober 1921 voer zij van Plymouth naar Le Havre waar het lichaam van de Amerikaanse onbekende soldaat aan boord werd genomen om te worden overgebracht naar de Nationale Begraafplaats in Arlington, Washington D.C.

Dat zij voor het nageslacht werd bewaard, is het gevolg van de activiteiten van een groep burgers die het Comité voor de Kruiser Olympia oprichtten. De kruiser werd in 1957 voor het publiek opengesteld. Bronzen plaquettes zijn op de historische plaatsen op het schip aangebracht; zo staat er bij het rechter 8-inch kanon op een plaquette dat dit kanon het eerste schot afvuurde bij de Slag in de Manillabaai.

Midden: De kruiser Olympia in Philadelphia. Rechts: Hier wordt de Amerikaanse Onbekende Soldaat uit W.O. I, gekozen uit vier onbekende Amerikanen, in Le Havre aan boord van de Olympia gedragen.



**'40~'45
TOEN & NU**

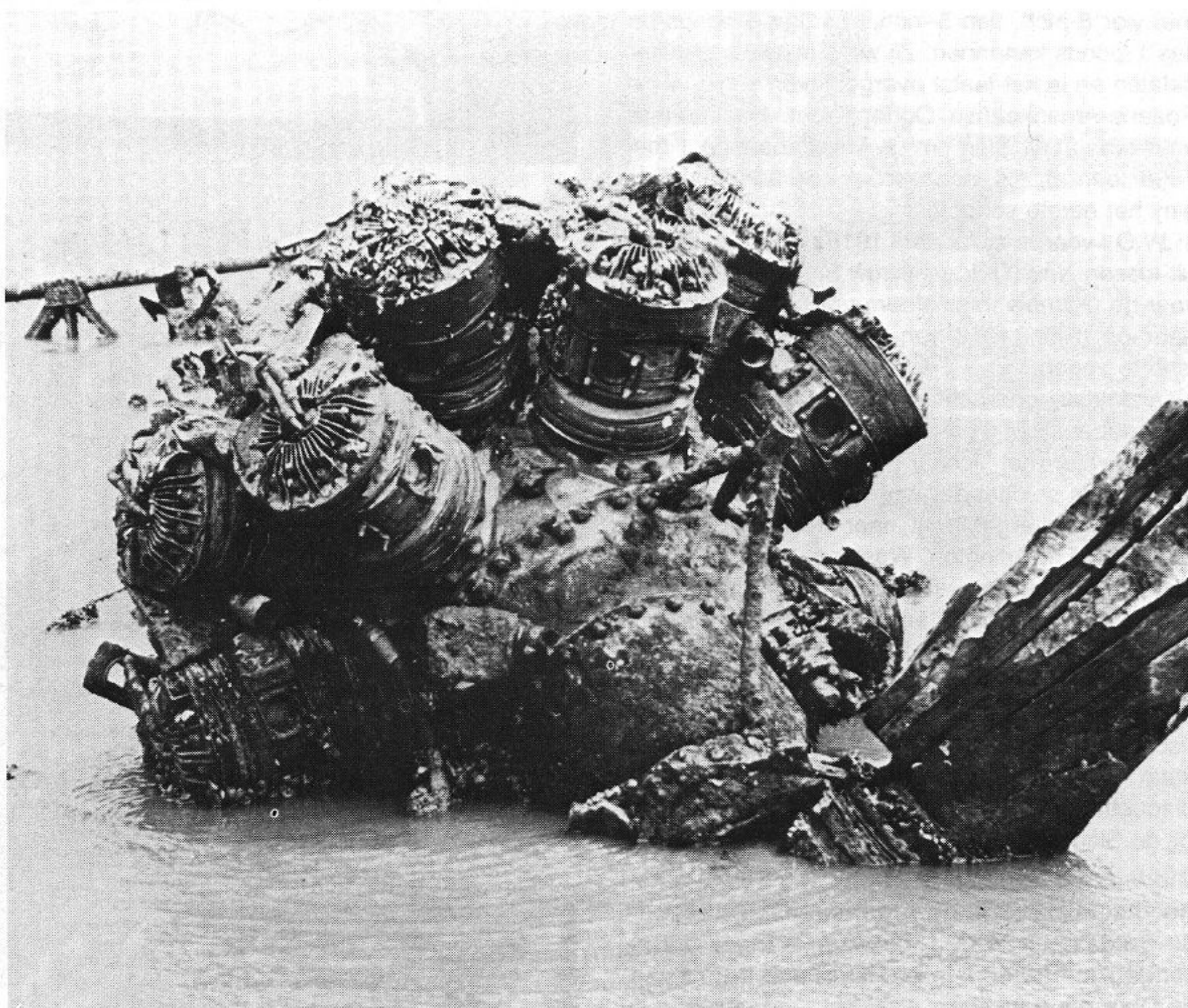


WRAKKENBERGING IN NEDER. LAND

door overste A. P. de Jong,

Koninklijke Luchtmacht

Uiterst boven: De uiterst professionele aanpak waarvan men in Nederland gebruik maakt bij de berging van vliegtuigen, wordt hier duidelijk gedemonstreerd door de 800 meter lange dijk die werd aangelegd voor de berging van de B-24 van Charles Taylor. Rechts: April 1961 — een van de eerste wrakken die onderzocht werden, de Wellington Z1204.





Majoor W. Middelkoop nadat hij een van de 500-ponds bommen uit het wrak van de Wellington T2996 onschadelijk heeft gemaakt.

In december verrees bij het droogvallen van Zuidelijk Flevoland langzamerhand het wrak van een Amerikaanse B-24H Liberator bommenwerper uit het water. De viermotorige bommenwerper, die op 22 december 1943 was neergestort, werd door een speciale eenheid van de Koninklijke Luchtmacht geborgen in een goed uitgevoerde bergingsoperatie.

Het wrak werd voor het eerst in het ondiepe water gesignaleerd door een helikopterbemanning van het 298e Squadron Alouettes III van de vliegbasis Soesterberg. De bergingseenheid van de luchtmacht werd op de hoogte gebracht en dadelijk werd er een onderzoek ingesteld.

Een intensieve studie van de situatie in de lucht van 22 december 1943 leerde dat er 579 B-17's en B-24's van de 8e Luchtvloot een aanval op doelen in Münster en Osnabrück hadden uitgevoerd, waarbij 22 vliegtuigen niet terugkeerden. Uit de archieven van de Koninklijke Luchtmacht bleek dat 13 B-24's en 6 B-17's van deze 24 toestellen in Nederland of de omringende wateren waren neergestort. Na een zorgvuldige schifting werd geconcludeerd dat de B-24 waarschijnlijk een toestel was van de 44e Bombardementsgroep, het 66e Squadron bommenwerpers, dat gelegerd was op de basis Shipdam in Norfolk. Men nam aan dat het hier ging om het toestel met de registratiecijfers 42-7638. Na het verifiëren van deze gegevens met de Amerikaanse dossiers bleek dat deze veronderstelling juist was, en dat, wanneer men tot berging zou overgaan, de kans dat men lijken in het toestel zou vinden groot was omdat vijf van de tien oorspronkelijke bemanningsleden nog steeds als vermist te boek stonden. De lichamen van vier andere mannen waren gedurende de oorlog aangespoeld en in Nederland begraven. Er was slechts één overlevende geweest.

Die overlevende was 1e luitenant Charles Taylor, de co-piloot, die kon worden opgespoord in het stadje Scotch Plain in New Jersey. Na een uitnodiging van de N.C.R.V. kwam luitenant Taylor in het najaar van 1975 voor het eerst sinds 1945 weer naar Nederland om de plaats van het ongeluk in ogenschouw te nemen. De zeer verraste Taylor verzekerde de bergingseenheid dat zij al hun bommen indertijd al hadden gelost en dat zij op de terugweg naar Shipdam waren toen zij een noodlanding moesten maken in de Zuiderzee op een afstand van ongeveer 25 kilometer oost-noordoostelijk van Amsterdam.

Luitenant Taylor vertelde de televisiekijkers wat hij zich herinnerde. 'Nadat wij door het Duitse luchtafweergeschut geraakt waren boven Oost-



Nederland verandert. Nederland ontworstelt haar grondgebied aan de zee. Links, de Zuiderzee, het IJsselmeer, in 1945 en rechts de drooggelegde Zuiderzeepolders in 1975.

Nederland, begaven drie van de vier motoren het en toen wij merkten dat wij Engeland niet zouden halen met onze kist, gaf de piloot ons opdracht uit het toestel te springen omdat hij in de duisternis ten onrechte dacht dat wij nog steeds boven land vlogen. Ik geloof dat er al vier mannen door de bomluisen waren gesprongen toen wij pas in de gaten kregen dat wij boven water vlogen. Op dat moment besloten wij om niet te springen maar een noodlanding op het water te maken.

Toen wij het water raakten, hadden wij een snelheid van meer dan 200 km per uur; het toestel kwam vrijwel onmiddellijk tot stilstand en begon te zinken. Het water stroomde naar binnen. Ik heb altijd gedacht dat ik door het geopende ontsnapingsluis naar buiten ben gekomen maar nu, bij mijn terugkeer, ben ik tot de conclusie gekomen dat ik door de zijwand van de cockpit moet zijn gekropen omdat de hele neus van de romp was geslagen.

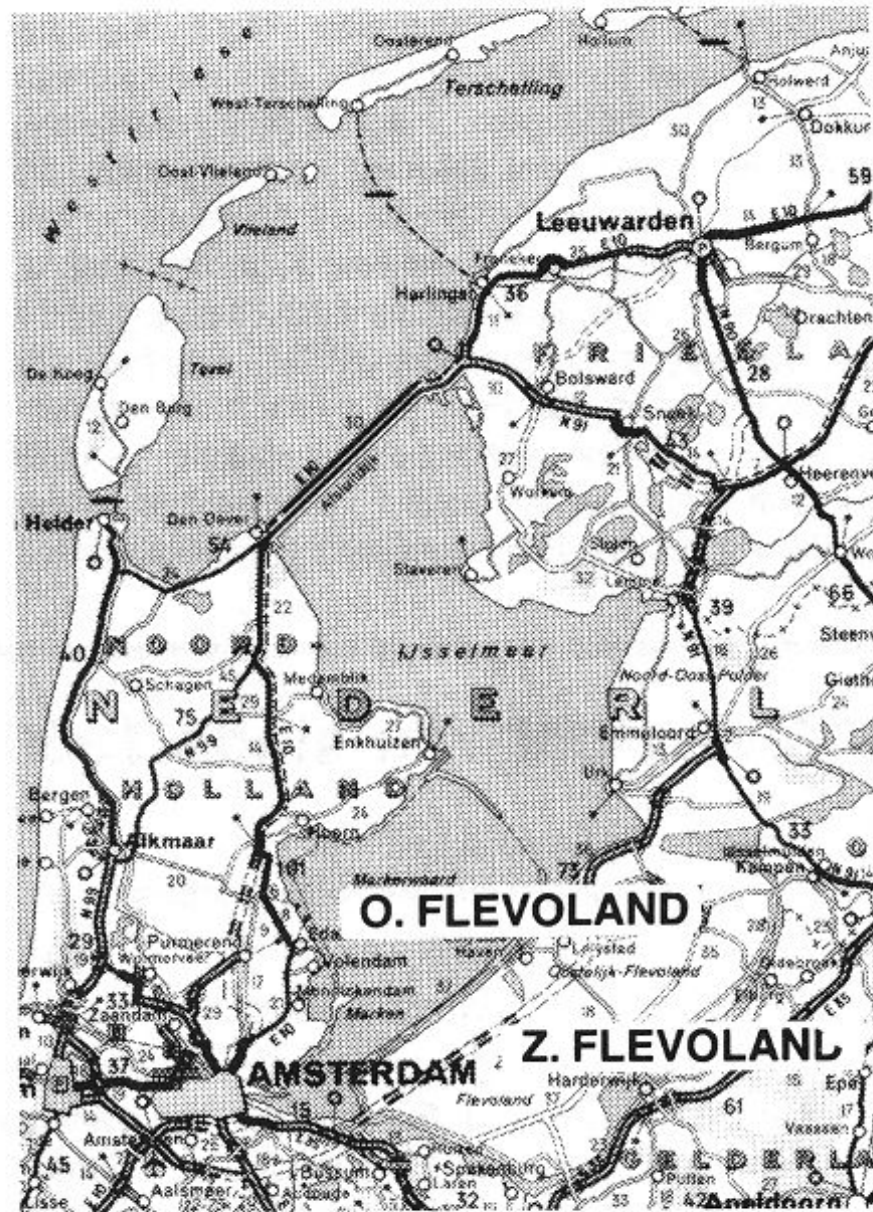
Hij slaagde erin het rubberbootje gebruiksklaar te maken, maar op dat moment was zijn vlieger overall zo doornat dat hij geen kracht meer had om in het bootje te komen. Zijn zwemvest hield hem drijvende tot de Duitsers hem vonden, bewusteloos met één arm over de rand van het rubberbootje. De Duitse boot bracht hem naar Amsterdam en uiteindelijk bracht hij de rest van de oorlog door in het krijgsgevangenkamp Stalag I bij Rostock aan de Baltische kust.

'Ongelooflijk, ongelooflijk', was zijn enige commentaar toen hij ooggetuige was van de bergingsoperatie van zijn eigen Liberator door de Koninklijke Luchtmacht.

Een paar dagen nadat Charles Taylor was teruggekeerd naar Amerika, werden de stoffelijke resten van zijn minder fortuinlijke kameraden geborgen. De mannen die zich achter de pantserplaten hadden opgesteld, hadden niet meer kunnen ontsnappen. Bij het neerkomen op het water was de pantserplaat verbogen en vast komen te zitten waardoor het ontsnapingsluis geblokkeerd werd... hun enige ontsnapingsmogelijkheid.

Niettemin kon er weer vijf namen worden geschraapt van de 1200 namen tellende lijst van de Amerikaanse Luchtmacht van 'Missing list - Holland', terwijl het tevens het 115e wrak was dat de Koninklijke Luchtmacht sinds 1960 had geborgen.

De tamelijk unieke operatie 'Oogst' van de Koninklijke Luchtmacht was in 1960 begonnen. Het had enige tijd geduurd voordat de autoriteiten zich hadden gerealiseerd welk een oogst zij bij de landaanwinning van de eerste polder na W.O. II,



Oostelijk Flevoland, in 1958 zouden gaan binnenvaren. Kort nadat de dijken gesloten waren werd het wrak van een Gloster Meteor van de Koninklijke Luchtmacht (serienummer I-301) ontdekt. Dit toestel werd sinds 17 maart 1954 vermist. De bergingseenheid van de luchtmacht werd ingeschakeld voor de berging. Het modderige moeras, overwoekerd met onkruid, maakte het gebruik van zwaar bergingsmateriaal onmogelijk; daarom moest het graafwerk met de schop gedaan worden.

Tijdens deze eerste bergingsoperatie kreeg de plaatselijke politie klachten over padvindsters die met vliegtuigmitrailleurs aan het spelen waren. Het bleek dat deze mitrailleurs uit een ander wrak waren gehaald. Tijdens hun strooptochten door het nieuwe land, toentertijd nog een soort van niemandsland, waren de jongens op de restanten van een tweemotorige bommenwerper vlak bij de Kamperzeedijk gestuit. Zij hadden de onbeschadigde mitrailleurs uit de staartkoepel meegenomen met 700 patronen.

Ook dit vliegtuig werd geïdentificeerd; het was een Wellington met het serienummer Z 1204 van het 301e Poolse squadron. Dit toestel was naar beneden gehaald door een van de Duitse luchtazen, Oberleutnant Egmont Prinz zur Lippe. Het toestel werd door hem op 3 juli 1942 om 01.09 uur boven de Zuiderzee neergeschoten.

Het incident met de mitrailleurs veroorzaakte een kettingreactie tot men uiteindelijk in Den Haag besloot van het verwijderen van de tientallen vliegtuigwrakken een staatsaangelegenheid te maken. Er werden allerlei voorschriften en procedures opgesteld om tot een efficiënte en professionele berging te komen van alles wat in de toekomst boven water zou komen. De luchtmacht die een organisatie had die al ingericht was op het bergen van vliegtuigwrakken en over ervaren personeel beschikte, kreeg er nog een taak bij: het schoonmaken van de Zuiderzee.

In het eerste jaar van deze werkzaamheden werden er in de buurt waar de eerste Meteor was gevonden nog vier vliegtuigen ontdekt en uitgegraven. Twee gevechtsvliegtuigen (Een Bf 109 en een Spitfire) en twee viermotorige bommenwerpers (Een Lancaster en een B-17). De B-17, de DS794 van het 426e Squadron RCAF, van de basis Linton-on-Ouse bleek haar volledige bommenlading nog aan boord te hebben; ook werden er een paar bemanningsleden geborgen die na identificatie een normale begrafenis kregen.

Tijdens de volgende jaren werden er verschillend vliegtuigen geborgen, zoals Bf 109's, Spitfires,

Whitley's, Stirlings, Lancaster, Mosquito's en Amerikaanse B-17's en B-24's. In het algemeen vormde de identificatie niet zo'n groot probleem, maar soms bleek dat geen eenvoudig karwei. Zoals in het geval dat overste A. P. de Jong van de Koninklijke Luchtmacht werd gerapporteerd. De eenheid was in augustus 1963 bezig met de berging van de Lancaster ED357 van het 12e Squadron toen op een gegeven moment een arbeider op een tractor op de plaats van de berging kwam vertellen dat hij een paar roestige, oude wielen, het leken wel een soort fietswielen

met een stevige as, had gevonden; waarschijnlijk stukken van een erg ouderwets vliegtuig. De eenheid, die nieuwsgierig was geworden door dit verhaal, ging eens poolshoogte nemen. De restanten van het oude landingsgestel vormden de eerste aanwijzing dat het hier geen geval uit W.O. II betrof. Op een afstand van ongeveer tien meter van de wielen werd de motorkap van een honingraatmotor gevonden, terwijl rondom deze plaats overal stukken koper en ijzerdraad werden aangetroffen. Graafwerk bracht nog meer aan het licht; in de

eerste plaats een zware koperen rechthoekige benzinetank en vervolgens een zwaar beschadigd instrumentenpaneel. Ook werd er een nagevoeg onbeschadigd .30 machinegeweer naar boven gehaald waarin gegraveerd stond: 'Parabelum Berlin 1913'. Vlak ernaast lag een drumvormige munitiehouder, vervaardigd in 1916, die een twaalfstal relatief goed bewaard gebleven patronen bleek te bevatten. Er volgden nog meer ontdekkingen, een lichtpistool met vier patronen van het 'Napoleon' type en zelfs banden die, hoewel ze lek waren, nog in een ongelooflijk

Overzicht van sinds 1960 door de Koninklijke Luchtmacht geborgen vliegtuigen

Codes:	1. Wrak geborgen		3. Bommen/explosieven geborgen		5. Wrak gelocaliseerd, maar berging onmogelijk of niet nodig		
	2. Stoffelijke resten geborgen		4. Onderdelen geborgen				
Datum	Vindplaats	Type	Serienr.	Onderdeel	Basis	Datum ongeval	Code
April '60	O. Flevoland	Meteor T-7	I-301	K. Lu	Soesterberg	17-3-54	1
Aug. '60	O. Flevoland	Lancaster					1
Aug. '60	O. Flevoland	Spitfire					1
Aug. '60	O. Flevoland	Bf-109					1
Sept. '60	O. Flevoland	Lancaster II	DS 794	427e Sq.	Linton-on-Ouse	15/16-2-44	1, 2, 3
April '61	O. Flevoland	Wellington IV	ZI 204	301e Sq.			1
Juni '61	O. Flevoland	Hampden	AT-101	408e Sq.	Balderton	1/2-6-42	1
Juli '61	O. Flevoland	Ju-88	550283	2/KG4	Soesterberg	4-2-44	1
Aug. '62	O. Flevoland	Bf-110					4
Sept. '62	Amsterdam	Lancaster	R5512	97e Sq.	Woodhall Spa	20-12-42	1, 2
Nov. '62	O. Flevoland	Bf-109G		5/JG1	Soesterberg	29-11-43	1, 2
Juli '63	O. Flevoland	Lancaster	ED357	12e Sq.	Wickenby	11/12-6-43	1
Aug. '63	O. Flevoland	Gotha G-IV		BG-III		13-10-17	1, 3
Sept. '63	O. Flevoland	Mosquito				1944	4
Juli '64	Lobith	Bf-110G-4				25-5-44	2, 4
Aug. '64	Kuinre	Halifax	HR878	35e Sq.	Gravesley	31-8-43	4
Sept. '64	Opheusden	Stirling	V8-H	570e Sq.		18-9-44	2, 4
Mei '65	Zwolle	Spitfire	RR 229	127e Sq.	Grimbergen	28-11-44	1, 2, 3
Sept. '65	IJsselmeer	P-38J				15-4-44?	1
Nov. '65	IJsselmeer	Stirling	BF383	90e Sq.	Ridgewell	27-4-43	1, 4
Juni '66	Hoogerheide	He-111H-6	3558-1039	III/KGr 126		12-5-40	1, 2, 3
Juni '66	Buggenum	Whitley		78e Sq.		17-8-41	4
Juni '66	IJsselmeer	B-17F	42-37719	381 BGr	Ridgewell	11-1-44	4
Juni '66	IJsselmeer	B-24					4
Okt. '66	Zwaagdijk	Wellington Ic	T2996	103e Sq.	Newton	12/13-6-41	1, 2, 3
Juni '67	O. Flevoland	Stirling	BF353	15e Sq.	Mildenhall	16/17-9-42	1, 2
Aug. '67	O. Flevoland	Halifax	HR731	51e Sq.	Snaith	25/26-6-43	4
Aug. '67	Rozenburg	Blenheim I	L9189	235e Sq.		12-5-40	4
Aug. '67	Rozenburg	Halifax V	DK135	427e Sq.	Leeming	24/25-6-43	1, 2, 3
Okt. '67	O. Flevoland	Wellington Ic	T2702	15e Sq.	Wyton	10/11-2-41	2, 4
Okt. '67	Genemuiden	FW-190	170009	2/JG26	Wevelghem	8-4-44	1, 2
Maart '68	Smilde	B-17				?-3-44	4
Maart '68	O. Flevoland	F-84F	P150/184	K.Lu	Eindhoven	17-7-58	4
Maart '68	O. Flevoland	B-17GSH	42-3486	482e B. Gr.	Alconbury	11-1-44	1, 2
Juni '68	Zwartemeer	Lancaster II	LL684	514e Sq.	Waterbeach	22/23-3-44	4
Aug. '68	O. Flevoland	F-84G	K-139	K. Lu	Eindhoven	12-11-53	4
Sept. '68	Tiel	Bf-110		2/NJG1		3-2-43	5
Sept. '68	St. Oedenrode	Bf-109				?-9-44	5
Okt. '68	Barendrecht	Ju-88G-7a		5/NJG3		13/14-1-45	1, 2
April '69	IJsselmeer	Stirling					4
Juli '69	Noordzee	Spitfire					4
Aug. '69	Noorderleeg	Bf-109	15841	9/JG1	Leeuwarden	16-7-43	5
Sept. '69	Noordzee	Halifax					4
Sept. '69	IJsselmeer	F-84F	P150/184	K. Lu	Eindhoven	17-7-58	4
Sept. '69	Noordzee	RAF motoren					4
Sept. '69	Noordzee	Luftwaffe	F-104	Mar. Fl. Gs2	Eggebeck		4
Okt. '69	Noordzee	Halifax					4
Okt. '69	Hollands Diep	B-17F	42-30852	381e B. Gr.	Ridgewell	5-11-43	4
Dec. '69	Den Helder	Stirling	W7474	218e Sq.	Marham	3/4-6-42	4
Dec. '69	Noordzee	Lockheed C-130		U.S. Air Force			4
Maart '70	West Rozenburg	Ju-88G-6c	620582	9/NJG1		1-1-45	4
April '70	Noordzee	F-104		Luftwaffe			4
Mei '70	Noordzee	Lancaster					4
Mei '70	Dollard	B-17F		94e B. Gr.		11-12-43	4
Juni '70	Z. Flevoland	F-84F	P-163	K. Lu	Eindhoven	1-4-59	4
Juli '70	Z. Flevoland	P-51D-5NA	44-13411	4F. Gr.	Debden	20-11-44	1
Aug. '70	Z. Flevoland	B-17G	42-30280	482e B. Gr.	Alconbury	21-2-44	1
Sept. '70	Noordzee	F-104		Luftwaffe			4
Okt. '70	Noordzee	F-84F	P-212	K.Lu	Eindhoven	8-6-70	4
Dec. '70	Noordzee	P-47					4
Dec. '70	Noordschans	Wellington		426e Sq.	Dishforth	12/13-5-43	5

goede conditie verkeerden na al die jaren. Door vergelijkingen te maken met allerlei silhouet- en constructie-tekeningen van vliegtuigen uit W.O. I werd het wrak geïdentificeerd als een Duitse Gotha G-IV 'Riesenbomber' (reuzenbommenwerper). Met dit type vliegtuig werd in 1917 een aantal aanvallen op Londen uitgevoerd, nadat de Duitsers zware verliezen hadden geleden met hun Zeppelins en de Duitsers op bommenwerpers overschakelden. De dossiers van de Koninklijke Luchtmacht leerden bovendien dat voorzover bekend, er tijdens

W.O. I slechts één Duits toestel in de Zuiderzee was gestort. In het officiële dagrapport stond vermeld: 'Op 13 oktober 1917 stortte een zware Duitse bommenwerper in de Zuiderzee op een afstand van ongeveer 16 kilometer ten zuiden van Urk. Op 20 oktober werden er wat wrakstukken geborgen voor een nader onderzoek naar Soesterberg overgebracht. Zij bleken te komen van een Gotha G-IV bommenwerper en waren voor onze luchtmacht van generlei waarde...! Zoals al eerder vermeld, begon men met dit bergingsprogramma uit praktische overwegingen;

explosieve ladingen, munitie en obstakels moesten worden verwijderd. Maar naarmate het werk vorderde, werd het steeds meer duidelijk dat met elk wrak dat werd geborgen en minutieus doorzocht, een tipje van de sluier werd opgelicht die nog steeds over het grote aantal vermissingsgevallen uit W.O. II hing. Men kon een streep zetten onder het lot van een groot aantal vermiste mannen. Tijdens W.O. II lag Nederland in de frontlinie bij de gevechten om het luchtoverwicht. Engelse en Amerikaanse formaties vlogen dagelijks over Ne-

Codes:		1. Wrak geborgen	2. Stoffelijke resten geborgen	3. Bommen/explosieven geborgen	4. Onderdelen geborgen	5. Wrak gelocaliseerd, maar berging onmogelijk of niet nodig	
Datum	Vindplaats	Type	Serienr.	Onderdeel	Basis	Datum ongeval	Code
Febr. '71	Volkerak	Stirling	BF519	218e Sq.	Downham Mkt	31-7-43	4
Maart '71	Noordzee	Harrier		RAF			4
April '71	O. Flevoland	Stirling	BF353	15e Sq.	Mildenhall	16/17-9-42	4
April '71	Noordzee	F-84F	P-212		Volkel	8-6-70	4
Mei '71	Rottumerplaat	Halifax					4
Mei '71	Noordzee	Beaufighter				1944	4
Mei '71	Giethoorn	P-38		20 FG.		29-2-44	4
Juni '71	Europoort	Lancaster	ND579	166e Sq.	Kirmington	21/22-5-44	4
Juni '71	Noordzee	Wellington					4
Juli '71	Ouddorp Z.H.	B-17G	43-38131			5-4-45	4
Juli '71	Ameland	Do-18D				?-11-39	4
Aug. '71	Z. Flevoland	Meteor IV	I-39	K. Lu	Soesterberg	4-4-57	4
Aug. '71	Z. Flevoland	Bf-110G-4	5477	7/NJG1	Twenthe	29-9-43	1
Sept. '71	O. Flevoland	Ju-88	550283	2/KG4	Soesterberg	4-2-44	4
Sept. '71	Z. Flevoland	F-84F	P-163	K. Lu	Eindhoven	1-4-59	1
Okt. '71	Wouw N. Br.	V-1					4
Okt. '71	Z. Flevoland	Lancaster					4
Nov. '71	Markerwaard	B-24					4
Dec. '71	Lonneker	Typhoon	PD473	266e Sq.	Deurne	1-4-45	4
Febr. '72	Rilland Bath	Wellington Ic	R1213	103e Sq.	Elsham Wolds	29-8-41	3, 4
Maart '72	Noordzee	Lancaster II					4
April '72	Z. Flevoland	Hunter	N-154	K. Lu	Woensdrecht	16-6-60	4
April '72	Noordzee	Merlinmotor					4
Mei '72	Roptazijl	Wellington	BK 432	429e Sq.	East Moor	21-1-43	4
Juni '72	Z. Flevoland	Stirling	BF 523	90e Sq.	Ridgewel	12/13-5-43	1, 2
Aug. '72	IJsselmeer	Lancaster					4
Aug. '72	Barendrecht	Spitfire XVI	SM473	603e Sq.		17-3-45	4
Sept. '72	Opperdoes	Wellington Ic	R1326	218e Sq.		12/13-3-41	4
Okt. '72	Doetinchem	Spitfire XVI	RM812	2e Sq.		18-3-45	4
Febr. '73	West Rozenburg	B-26 Marauder		322e B. Gr.	Bury St. Edmunds	17-5-43	4
Maart '73	Marknesse	Lancaster	JA 702	156e Sq.	Warboys	30/31-1-44	4
Mei '73	Babberich	Blenheim		57e Sq.	France	14-4-40	4
Mei '73	Het Volkerak	P-47c	416583	353e FG.	Metfield	5-11-43	4
Juni '73	Zuid Scharwoude	Wellington Ic				12-11-40	4
Juni '73	Europoort	Typhoon					4
Juni '73	Z. Flevoland	Ju-88S-1	300494	I/KG 66	Soesterberg	21/22-4-44	1
Aug. '73	Haamstede	B-24H	1450697	93e B. Gr.	Hardwick	5-4-45	1, 3
Aug. '73	Het Volkerak	P-47C	416583	358e FG.	Metfield	5-11-43	1
Aug. '73	Basis Twenthe	Spitfire				1945	1
Sept. '73	Paterswolde	Hampden	AE185	50e Sq.	Skellingthorpe	17/18-8-41	5
Okt. '73	Kropswolde	Lancaster	DS788	408e Sq.	Linton-on-Ouse	20/21-2-44	4
Nov. '73	De Peel	Lancaster				44/45	4
Maart '74	Schiermonnikoog	Halifax	BB252	10e Sq.	Melbourne	10-1-43	4
Maart '74	Den Hout	B-26B	4131644	386e B. Gr.	Great Dunmow	22-2-44	4
Mei '74	Z. Flevoland	He-115				40/41	4
Aug. '74	Z. Flevoland	He-115	2218	3/906KF1Gr.	Schellingwoude	2-9-40	1
Aug. '74	Andijk	Wellington Ic	T2612	300e Sq.		25/26-6-42	4
Aug. '74	Urk	Sikorsky S-61		CAF		1974	4
Aug. '74	Giethoorn	P-38J		20e FG.	Kings Cliffe	29-2-44	4
Aug. '74	Lauwersoog	Beaufighter				1944	4
Aug. '74	Lauwerszee	Halifax					4
Okt. '74	Giethoorn	P-38J	42-67404	20e FG.	Kings Cliffe	29-2-44	1
Nov. '74	IJsselmeer	Losse propellor					
Jan. '75	Bij Vlieland	Beaufighter Mk Ic		RAF C. Cd.		1942-43	4
Jan. '75	Oosterbeek	Bf-109G-6				1944	4
Febr. '75	Waddenzee	Wellington	X3279	150e Sq.	Snaith	6/7-6-42	4
April '75	Z. Flevoland	Hunter		K. Lu			4
April '75	Epse	Wellington		150e Sq.	Snaith	9/10-8-42	4
Sept. '75	Oude Tonge	Fw-190		10/JG2	Corneilles	22-2-44	1
Sept. '75	Oostburg	B-26				?-5-45	1, 2
Dec. '75	Z. Flevoland	B-24	42-7638	44e B. Gr.	Shipdam	22-12-43	1, 2, 3



Vier fasen bij het bergen van een wrak uit de voormalige Zuiderzee. Wanneer de dijken gesloten zijn en het water uit de zee gepompt wordt, komen de wrakken langzaam boven water ...



... Maanden later, wanneer het water helemaal weggepompt is en de grond is drooggevalen gaan de werkzaamheden verder. Dit is dezelfde B-17 ...



... Voor de eigenlijke berging wordt het onkruid verbrand en bepaalt men met metaaldetectors de omtrek van het wrak ...



... Wanneer de ondergrond stevig genoeg is, worden de hijswerktuigen aangevoerd om de brokstukken uit de grond te takelen. Hier een wiel van een B-17 met een lekke band dat wordt overgebracht naar de basis van de bergingseenheid voor een nader onderzoek.

derland bij hun aanvallen op Duitsland. Daarom hadden de Duitsers een net van zwaar luchtafweergeschut in Nederland opgesteld om zoveel mogelijk vijandelijke vliegtuigen neer te halen voordat zij Duitsland konden bereiken. Hierdoor stortten er relatief veel Duitse en geallieerde vliegtuigen in Nederland neer; in totaal ongeveer 7000, te weten 3500 Engelse, bijna 2500 Duitse en ongeveer 1200 Amerikaanse toestellen. Er zijn schattingen die aangeven dat er tussen de 500 en de 700 in de Zuiderzee neerstortten.

In het algemeen begint een bergingsoperatie met het markeren van verdachte plaatsen waar men met een metaaldetector aanwijzingen heeft gekregen dat er iets in de grond zit. Wanneer men de eerste stukken metaal heeft blootgelegd, krijgt men vaak al een indicatie met wat voor type vliegtuig men te maken heeft en door de jarenlange ervaring kan zelfs het kleinste schroefje of moertje leiden tot identificatie van het type of de nationaliteit van het toestel.

Tegelijkertijd kunnen de oorlogsdossiers bevestigen of de identificatie correct is en of het vliegtuig met zijn bommen op weg naar het doel of al weer op de thuisreis was.

De lijsten met vermiste bemanningsleden worden daarna geraadpleegd om vast te stellen of er mogelijk stoffelijke resten in het wrak aangetroffen kunnen worden of niet. Wanneer de laatste met kranen, spaden of zelfs met de hand uitgegraven brokstukken zijn geborgen, wordt alles naar de vliegbasis Gilze Rijen overgebracht, de thuisbasis van de bergingseenheid van de Koninklijke Luchtmacht, voor een laatste onderzoek. Alle belangrijke onderdelen worden bewaard voor luchtmachtmusea in bijvoorbeeld Amerika, Engeland, Duitsland en Nederland, terwijl andere onderdelen naar lucht- en ruimte-



Laatste bewijs – het serienummer van het vliegende fort dat vanaf 21 februari 1944 als vermist stond opgegeven – het mysterie is nu geschiedenis geworden.

vaartlaboratoria worden gestuurd voor wetenschappelijk onderzoek en kwaliteitscontrole.

De operatie 'Oogst' gaat nog steeds door. In 1975 werden bijvoorbeeld acht vliegtuigwrakken uit W.O. II verwijderd. Onder andere stukken van een Beaufighter Mk-Ic, een Bf-109G-6 en een FW 190 van het 10/JG2, en twee Wellingtons, allebei van het 150e Squadron dat in Snaith was gestationeerd.

Een van deze twee vliegtuigen stortte neer in de nacht van 6 op 7 juni 1942 door toedoen van de Duitse luchtheld Oberleutnant Becker van het II/NJG2 van de Luftwaffe, het andere toestel werd ook door een beroemde Duitse piloot, August Geiger, in de nacht van 9 op 10 augustus 1942 neergeschoten. Geiger overleefde de oorlog niet. Op 29 september 1943 werd hij boven de Zuiderzee neergeschoten ...

Het wrak van zijn Bf-110G-4 met het registratienummer G6+ER (7/NJG1), fabrieksnummer 5477, kwam op de zeebodem terecht. Daar bleef

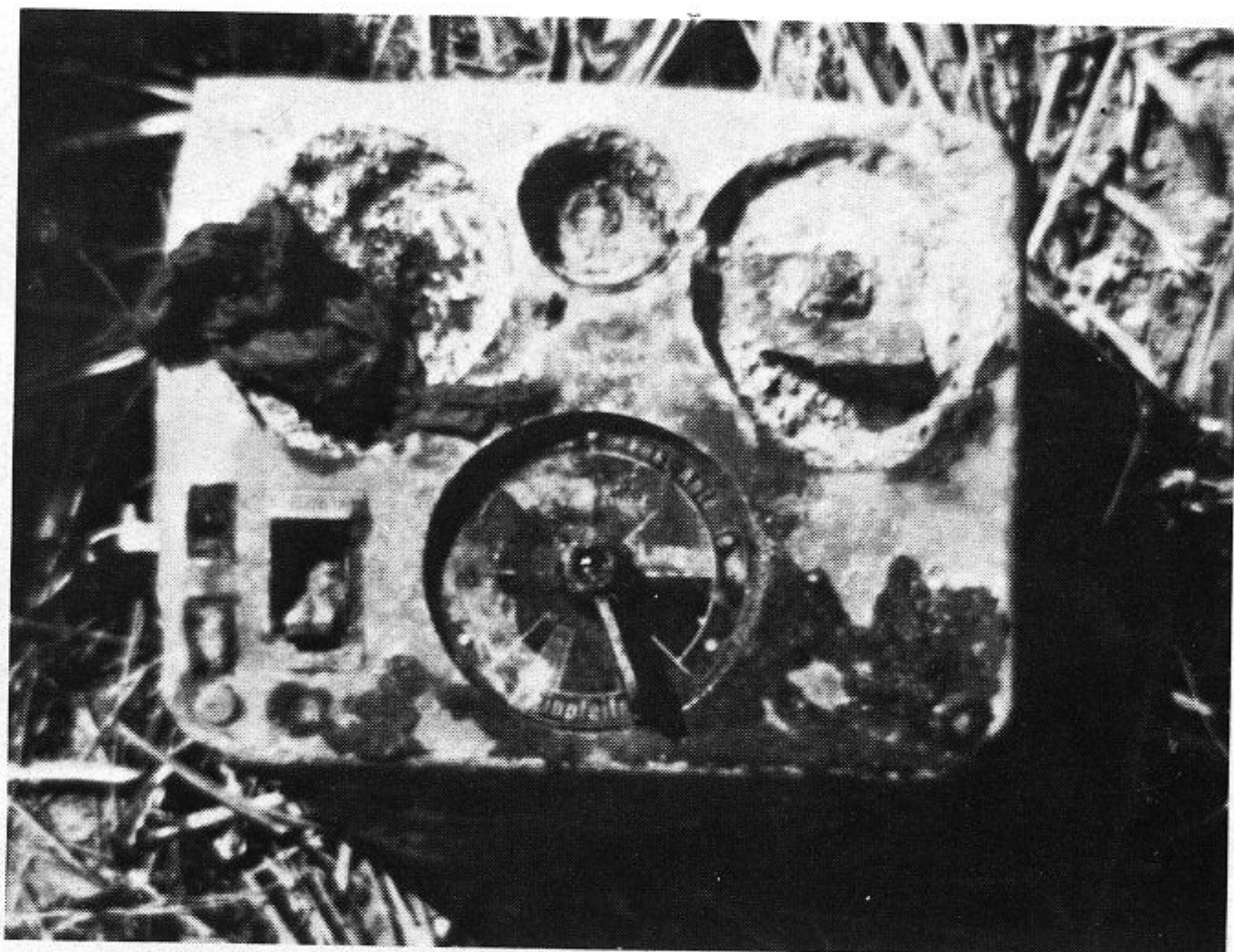
het wrak tot augustus 1971 toen de bergingseenheid de nachtjager borg. Op de twee richtingsroeren waren 53 overwinningstekens geschilderd, waarvan er een aangaf dat het hier de Wimpey van het 150e Squadron betrof, waarvan het wrak vier jaar later geborgen werd ... Een van de staartvinnen van de Bf-110 van Geiger ligt nu in het museum van de Koninklijke Luchtmacht op de basis Soesterberg.

De berging van de Liberator 42-7638 van Charles Taylor had nog heel wat voeten in de (toen nog) natte aarde. Er moest een dam van 800 meter vanaf de dijk worden gelegd terwijl er twee Leopard bergingstanks aan te pas moesten komen om de vleugel en de gebroken romp uit de modder te halen. De verf van de vleugel die toentertijd een geschatte levensduur van enkele jaren had, bleek na meer dan dertig jaar nagenoeg ongeschonden.

De stoffelijke resten die in de cockpit werden aangetroffen konden worden geïdentificeerd.



De vin van een Duitse Junkers Ju-88 bommenwerper van 2/KG4, no. 550283, die op 4 februari 1944 boven de Zuiderzee werd neergeschoten en die in september 1971 in Oostelijk Flevoland werd geborgen.



De radio uit hetzelfde wrak. De Nederlandse luchtmacht heeft een unieke taak bij het identificeren van de 500 tot 700 vliegtuigen die in het IJsselmeer begraven moeten liggen.



Zeer zorgvuldig werd de modder uit het vliegtuig verwijderd. Alle modder werd gezeefd. De ring van de piloot, horloges en herkenningsplaatjes werden gevonden. In een asbak werd zelfs nog een stuk kauwgom aangetroffen. De boordkanonnen waren nog in een uitstekende conditie terwijl er ook munitie werd geborgen.

Een paar van deze kanonnen werden bewaard om ingebouwd te worden in een aantal omgebouwde T16 Harvards die van de Koninklijke Luchtmacht geweest waren en die gebruikt werden bij opnamen van de film 'Een brug te ver' in Deventer. Een onderdeel van de Liberator kwam niet in een museum of een laboratorium terecht; dat werd aan Charles Taylor gegeven. De eenheid vond dat het wiel dat hij vasthad toen het toestel het water raakte, voor hem bestemd was. En Taylor accepteerde dat aanbod maar al te graag...

Midden: Een Bristol Hercules motor uit de Stirling BF523 die in mei 1943 verloren ging en die pas dertig jaar later weer te voorschijn kwam. Rechts: De gravendienst van het Nederlandse leger bergt hier de stoffelijke resten van een R.A.F.-man.





**'40~'45
TOEN & NU**

**Het geheime ondergrondse hoofdkwartier van
het Directoraat van de Spoorwegen (D.S.).**

Binnenkort
verschijnt het
nieuwe maandblad

OORLOG

(zie bijgesloten folder)

Interesse?

Stuur dan de intekenbon
voor een abonnement in
of vraag een folder aan bij
Uitgeverij Tijl,
Blaloweg 20, Zwolle
(05200-10801).



Uiterst boven: Het station Down Street, gefotografeerd voordat het in 1932 werd gesloten omdat het werd vervangen door het station Green Park. Boven: Slechts weinigen zullen weten dat achter de deur in het dichtgemetselde gedeelte de ingang naar een geheim hoofdkwartier lag.

Voor de buitenwereld trad het Directoraat van de Spoorwegen op 1 september 1939 in werking als verlengstuk van het Ministerie van Vervoer, toen de regering de leiding van de Spoorwegen door de Wet op de Controle van de Spoorwegen naar zich toe trok. Met ingang van de volgende dag werd dit Directoraat in heel het land gezien als een commissie die de diensten en faciliteiten van de Spoorwegen zou gaan beperken. Alle mededelingen en latere verklaringen vermeldden echter nimmer een adres van het Directoraat en op het briefhoofd van het Directoraat stond niet meer dan het opschrift 'Londen, S.W.' en een van de telefoonnummers van de Spoorwegen. Dit speciale adres onthulde zelfs niet eens de buurt waar het hoofdkwartier van het Directoraat was gevestigd terwijl ook het telefoonnummer geen enkele indicatie gaf van de plaats van vestiging.

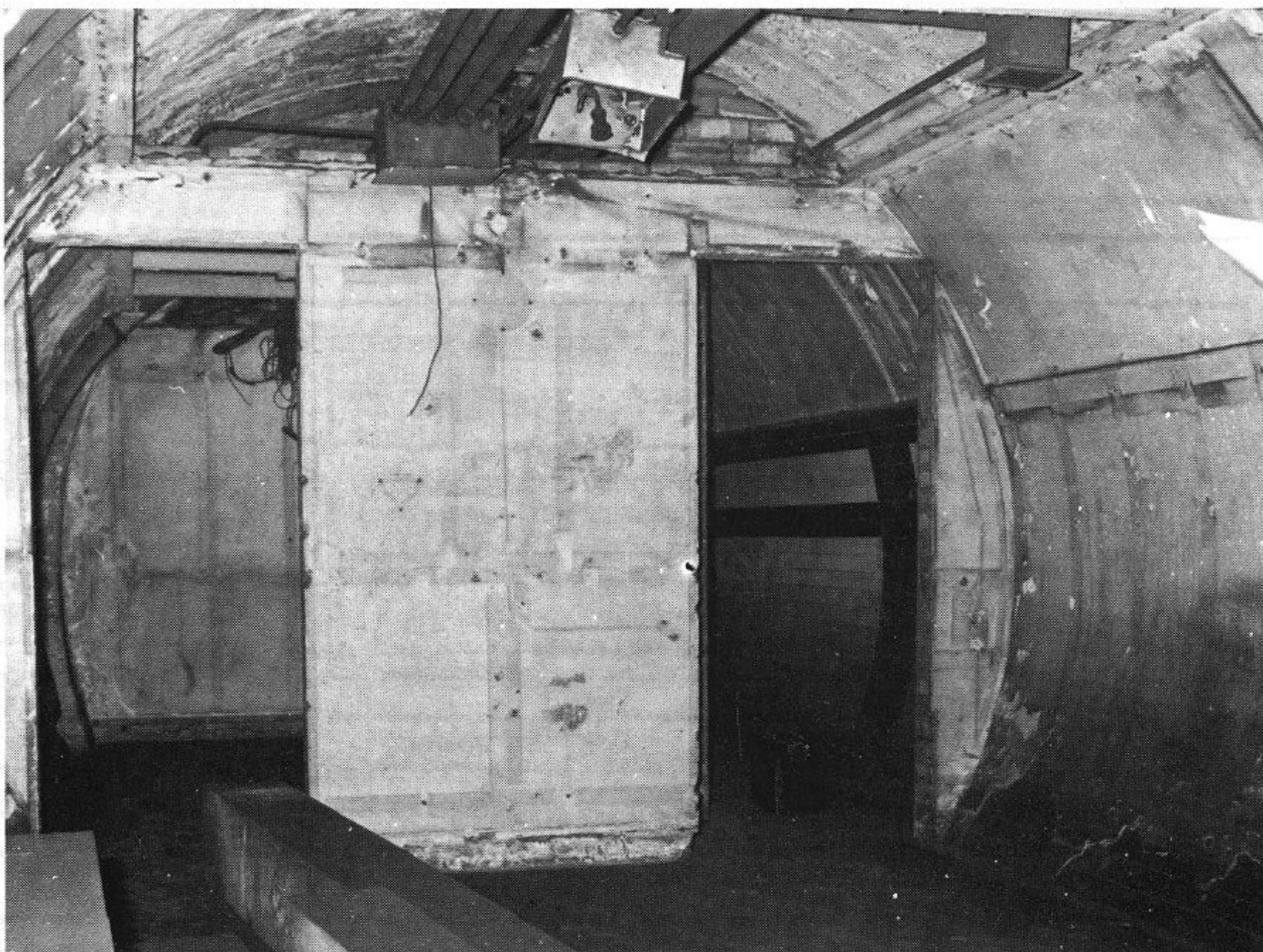
Het Directoraat was tijdens de crisis van München op 24 september 1938 gevormd als adviserend orgaan voor de regering en tijdens de daaropvolgende 11 maanden werd een grote hoeveelheid voorbereidend werk gedaan en werden er niet minder dan 15 sub-commissies opgericht. Toen het Directoraat werd opgericht, was het duidelijk (zoals de naam al aangeeft) dat deze commissie belangrijke bevoegdheden zou krijgen voor het geval de regering in oorlogsomstandigheden het beheer van de spoorwegen tot zich zou trekken. Daarom ontstond er meteen al de behoefte aan een goed-beschermd onderkomen van waaruit het Directoraat zelfs tijdens zware bombardementen zou kunnen opereren. Het oorspronkelijke plan voorzag in een versterking van de kelders van Fielden House, Great College Street 10, Westminster, S.W.1 – het hoofdkwartier van de Engelse Spoorwegen sinds 1937. De eigenaar van dit gebouw was de Lineside Estates Ltd. (een dochtermaatschappij van de London Midland en Schotse Spoorwegen) en de heer W. K. Wallace, hoofdingenieur van deze maatschappij, inspecteerde daarom dit pand om de mogelijkheden te bekijken. Hij kwam echter tot de conclusie dat, wilde men tot een bevredigend resultaat komen, dit een bijzonder kostbare aan gelegenheid zou worden mede door de hoge grondwaterspiegel in verband met de nabijgelegen rivier de Theems en het vlakbijgelegen hoofdnet van de waterleiding en de riolering. Hij keurde de plannen af en adviseerde om naar een meer geschikte plaats uit te zien. Op 17 maart 1939 vatte de heer Cole Deacon het plan op om een niet meer in gebruik zijnd station van de metro als kantoor te gebruiken voor de commissie. Een dergelijk station voldeed aan alle voorwaarden die op het gebied van bescherming van het hoofdkwartier van het Directoraat, met inbegrip van de vitale telefooncentrale, konden worden gesteld. Die middag benaderde hij, na overleg met Sir Ralph Wedgwood, de heer Franck Pick, die meteen dacht aan het niet meer gebruikte station van Down Street aan de Piccadilly-lijn; dit station was gesloten nadat het Green Park in 1932 was geopend. Binnen een paar uur had hij de plannen klaar voor de verbouwing. Die avond zette Cole Deacon zijn ideeën voor de kantoren e.d. op papier en zond die naar Wallace. De volgende morgen, het was 18 maart, bezochten Sir Ralph Wedgwood en Cole Deacon het station en inspecteerden het met zaklantaarns. Op 20 maart zond Wallace zijn plan voor de verbouwing door naar het Directoraat dat die morgen een vergadering had. Het plan werd goedgekeurd en Wallace kreeg opdracht ermee door te gaan; hij zocht direct contact met V. A. M. Robertson, hoofdingenieur van London Transport. Nadat hij met diens assistent, H. J. Green, het station nogmaals had bezocht, werd besloten om de ervaring van de maatschappij London Midland en Schotse Spoorwegen te gebruiken voor de inrichting e.d. Deze maatschappij fungeerde als het ware als architect terwijl de uitvoering van de plannen berustte bij London Transport onder leiding van de heer Robertson. London Transport



Boven: De werkzaamheden zijn op gang gekomen. Onder: De voltallige commissie bijeen in januari 1940.

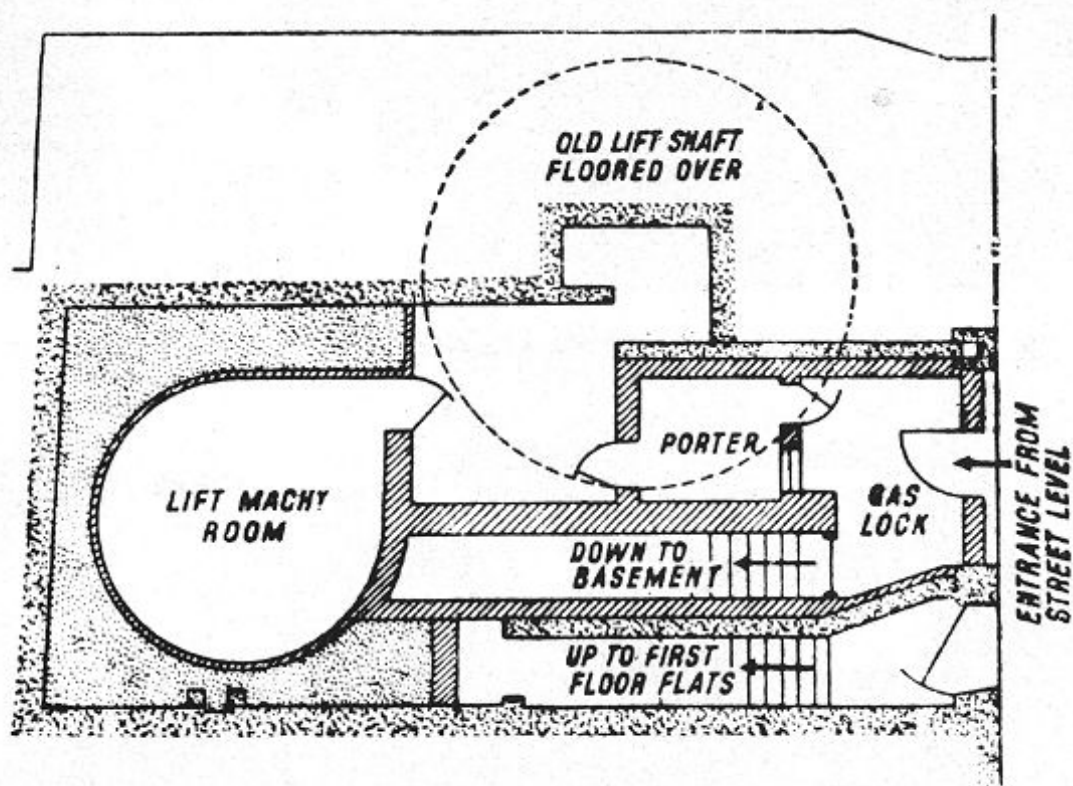


Onder: Dezelfde ruimte, smerig en stoffig, dertig jaar later, praktisch niet te herkennen; tijdens de hevige luchtaanvallen in de jaren 1940-41 vergaderde Winston Churchill hier vaak met zijn oorlogskabinet.

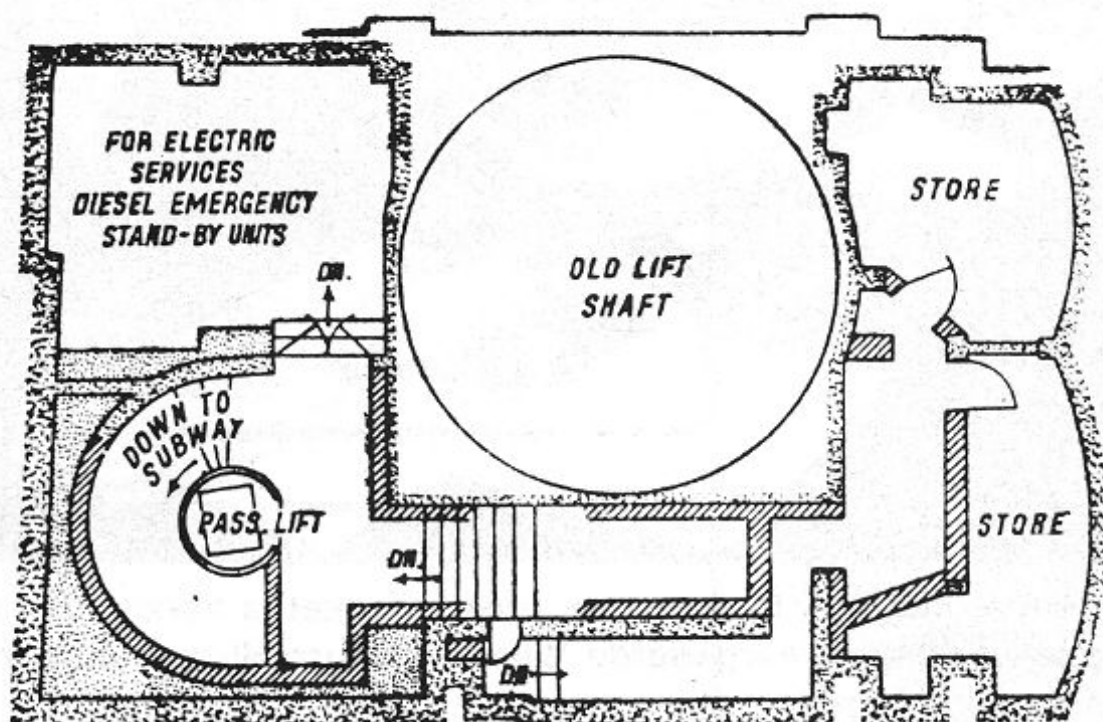


0 10 20 30 40 50 FT.

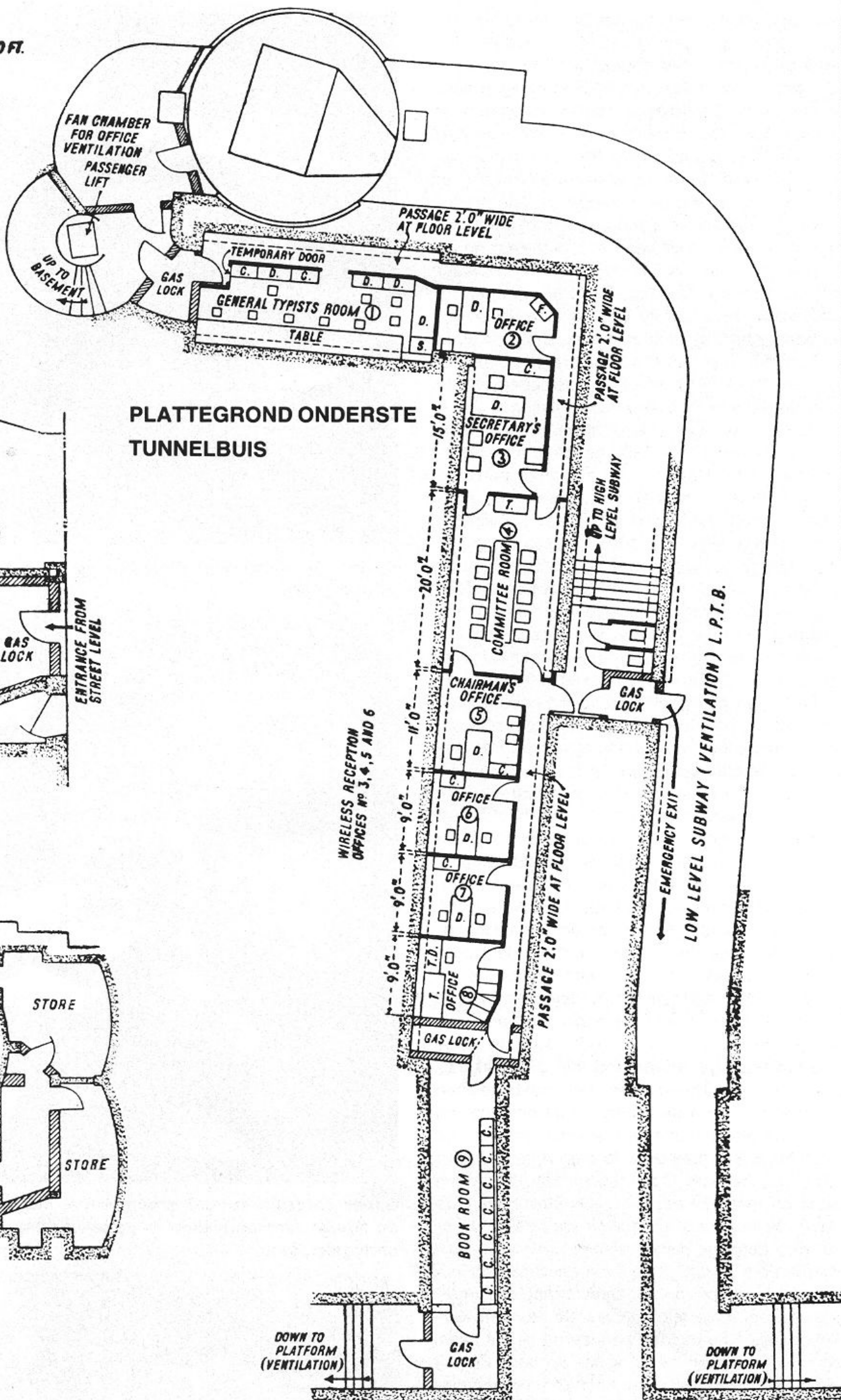
OORSPRONKELIJKE BOUWTEKENINGEN ONDERGRONDSE HOOFDKWARTIER



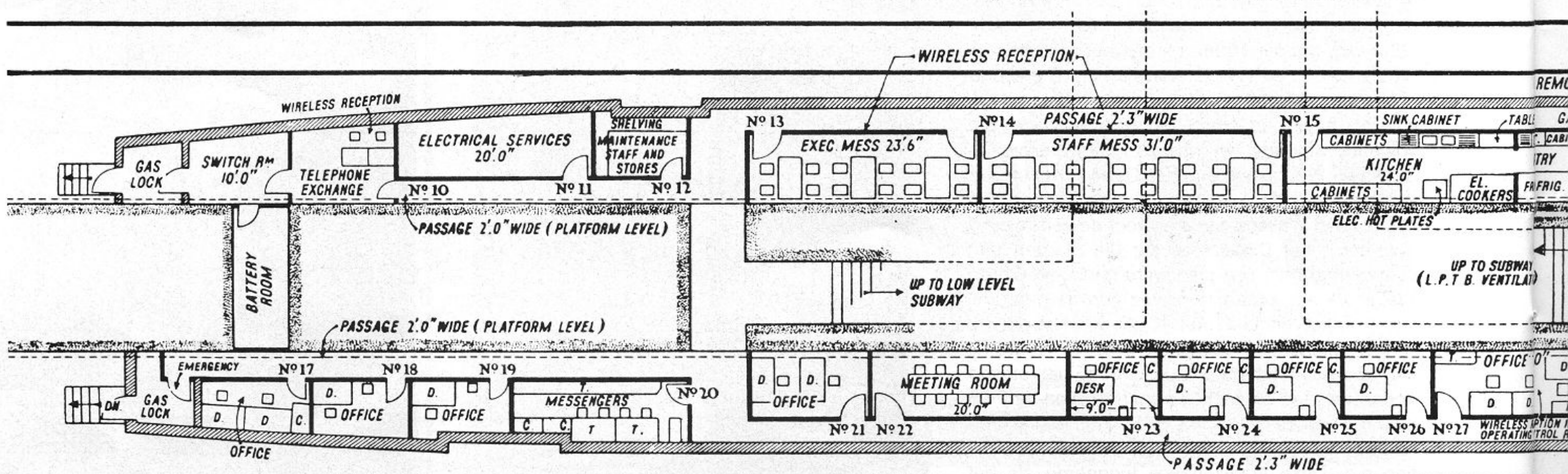
PLATTEGROND BEGANE GROND



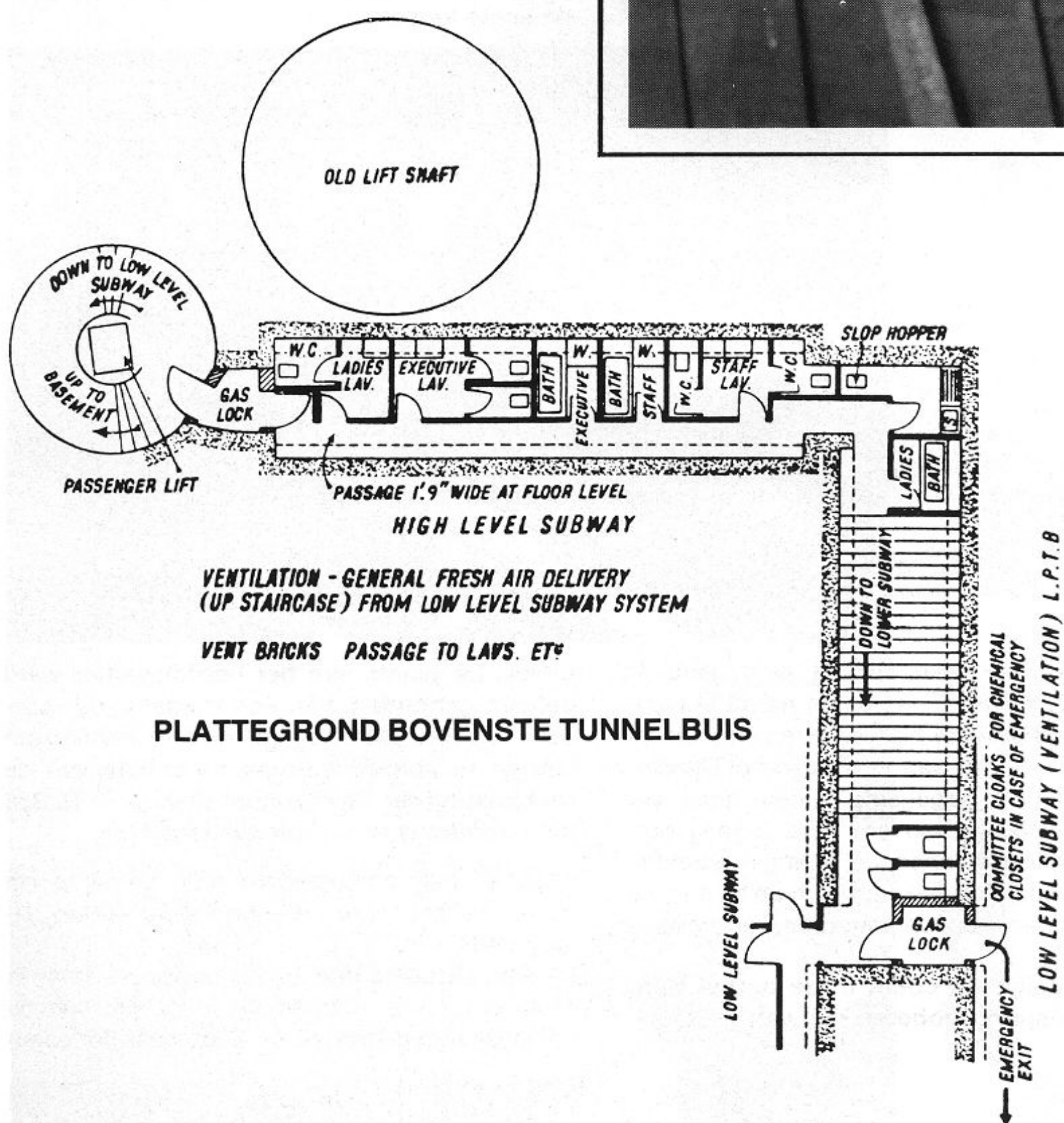
PLATTEGROND KELDER



PLATTEGROND ONDERSTE
TUNNELBUIS



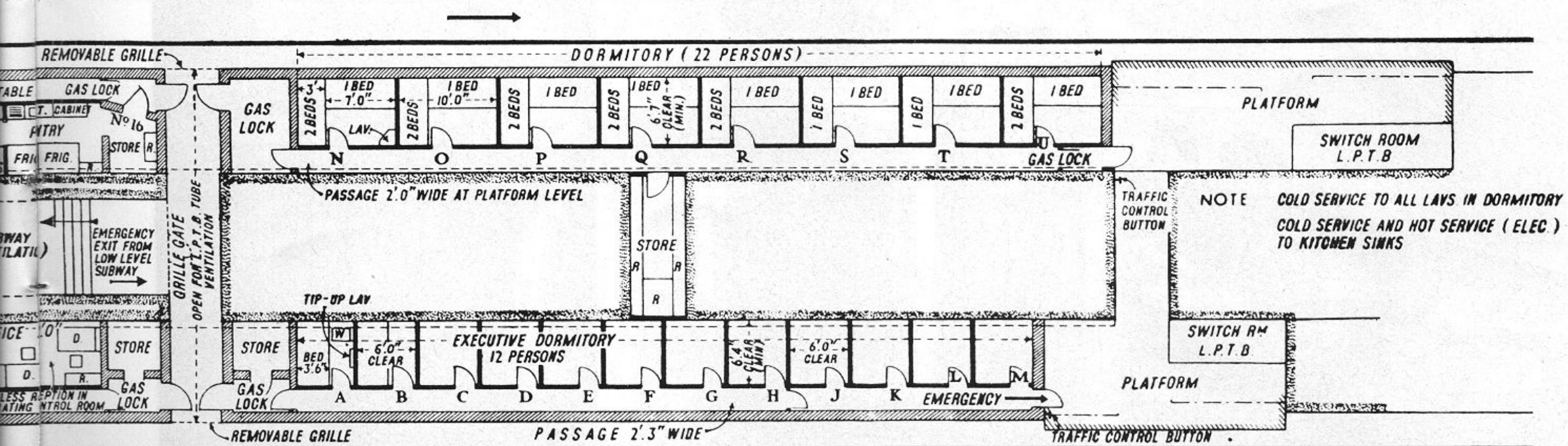
zou het aannemerswerk zoals de bouw, het maken van een lift, bescherming tegen luchtaanval-
len, ventilatie, riolering, op zich nemen, terwijl de
Spoorwegmaatschappij zou zorgen voor het interie-
ur, verlichting en elektriciteit, blusmateriaal, te-
lefoon en radio. De politieke gebeurtenissen van
eind maart eisten dat het tijdschema zou worden
ingekort en op 1 april kon al met het werk worden
begonnen. London Transport zocht contact met
de aannemer Sir Robert McAlpine & Sons Ltd. die
de bouw zou uitvoeren. De heer F. Fawcett werd
voor het toezicht op het werk door de spoorweg-
maatschappij uitgeleend totdat het hele karwei
gereed zou zijn. Een van de voornaamste proble-
men vormde de zeer beperkte werkruimte. De
buitenwanden van de ondergrondse tunnelbuizen
waren zoals gewoonlijk van ijzer, terwijl de ruimte
op het perron begrensd was tot de normale stan-
daardmaat vanwege de op de rails passerende
treinen. De ondergrondse lijnen liggen in Down
Street allemaal op hetzelfde niveau en de groot-
ste ruimte die men kon gebruiken, bestond uit de
perrons en de verbindende gangen en passages.
De perrons werden van de rails gescheiden door



Gelukkig hadden wij een complete serie foto's
van het hoofdkwartier in 1940; samen met
deze plattegrond was het een eenvoudige
zaak om vergelijkende foto's te maken, hoe-
wel het wel een smerig karweitje was. Hier de
luchtverversingsinstallatie.

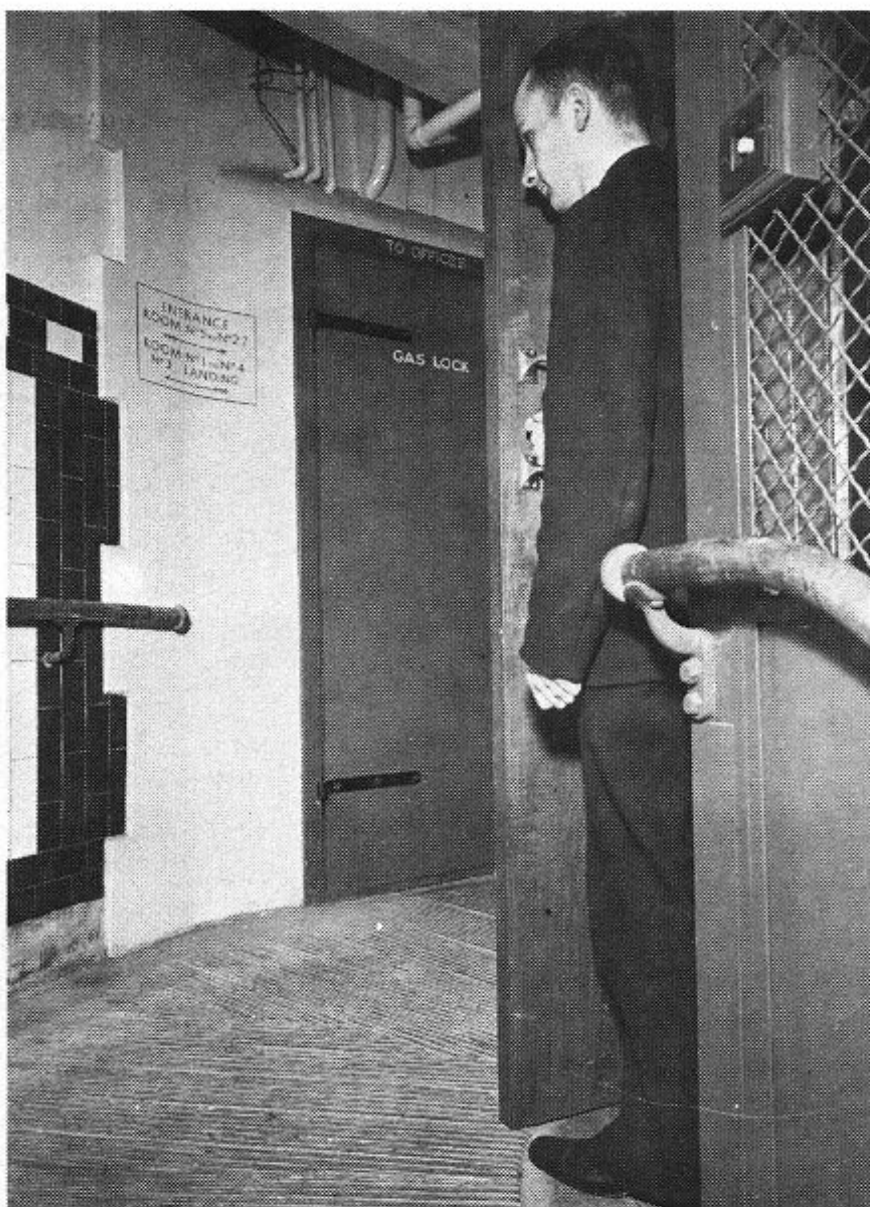
het optrekken van muren, maar de bouw van
deze muren bleek een van de moeilijkste karwei-
tjes te zijn. De aannemer mocht geen schutting
tussen de in gebruik zijnde rails en het perron
optrekken omdat hierdoor weer kostbare ruimte
voor de kantoren verloren zou gaan. Daarom
moest deze muur in de nachtelijke uren worden
gebouwd tussen 01.30 en 05.00 uur wanneer er
geen treinverkeer was.

Een ander probleem vormde de aanvoer van
bouw materiaal. Hierdoor was het noodzakelijk
om de bouw zo te plannen dat men achteraan
began en bij de ingang met de bouw eindigde.
Aangezien het gehele complex diep onder de
grond lag en ver buiten het bereik van eventuele
bommen, waren er behalve gasluizen geen an-
dere beschermende maatregelen en voorzienin-
gen nodig. De enige kwetsbare delen waren de
verdieping vlak onder de straat, de kelder daar-
onder en de liftschachten. Daarom werd er een
beschermend dak van gewapend beton boven de
trap en de liftschacht aangebracht. Uit deze
schacht waren sinds het sluiten van het station
Down Street de grootste liften verwijderd en de
schacht werd alleen gebruikt in het ventilatiesys-

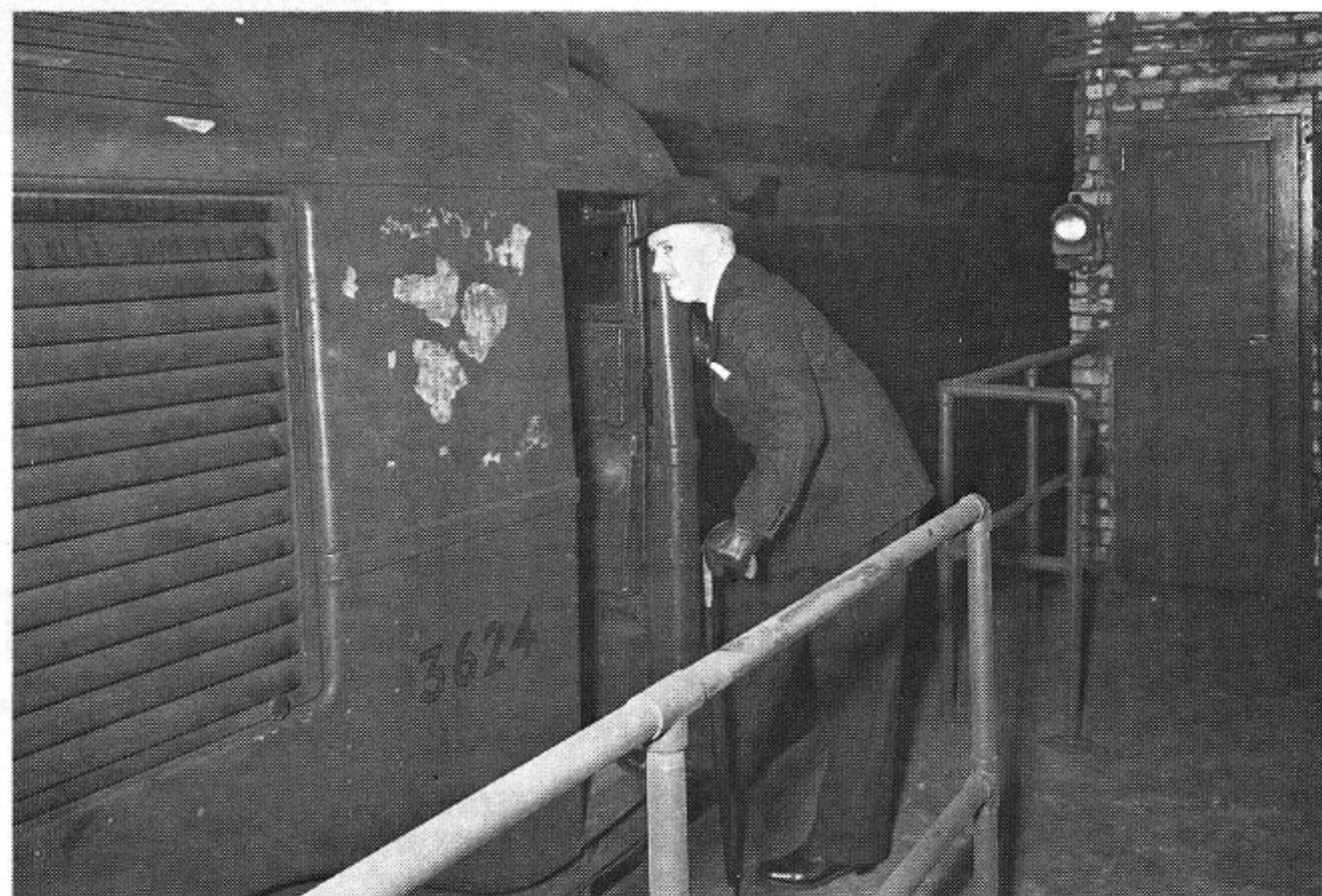


PLATTEGROND PERRON

teem van de Ondergrondse. Aangezien dit ventilatiesysteem belangrijk was, moest men hier een speciale behandeling toepassen. Verse lucht werd met behulp van een ventilator van boven naar de bodem van schacht gehaald, gezuiverd, door een met een thermostaat gecontroleerde airconditioning gevoerd en (indien nodig) door gasfilters gehaald. Met overdruk werd deze lucht vervolgens met buizen naar de ruimten tussen de zolders en de vloeren geleid vanwaar de lucht vlak boven de grond naar binnen werd gevoerd. De afgewerkte lucht werd weer met behulp van ventilatoren in de plafonds afgezogen en via ventielen in het tunnelsysteem van de ondergrondse afgevoerd. Aan het eind van elke gang of verbinding tussen de kantoorruimten en de trap, de lift, de tunnels en de ventilatieschacht werden gasluizen gebouwd. Speciale aandacht werd besteed aan de verschillende mogelijkheden van toegang. Er waren dan ook drie verschillende mogelijkheden, afhankelijk van de omstandigheden. Normaal kon men via de trap van het vroegere station Down Street dat bovendien voorzien was van een kleine lift, binnenkomen. In het begin was men van plan geweest de ingang boven op



Links en boven: Een manier om binnen te komen was via een lift die in het centrum van de oude wenteltrap – de nooduitgang – was gebouwd. De gassluis vormde de toegang tot de echte kantoren.



straat van een nummer te voorzien zodat dit als postadres voor het Directoraat zou kunnen worden gebruikt, maar later besloot men de plaats van het hoofdkwartier geheim te houden, voornamelijk om de kans op sabotage te verminderen. Daarom werden er speciale maatregelen met de P.T.T. afgesproken waardoor een adressering 'London S.W.' voldoende was. Aangezien de treinen toch langs het station reden, werden er kleine

perronnetjes (voor elke richting een) gemaakt waardoor het mogelijk was om in en uit te stappen. Deze manier van binnenkomen was echter alleen voorbehouden aan leden van het Directoraat en een paar hoge ambtenaren, maar wel bestond de mogelijkheid om deze ingang normaal te gebruiken wanneer de ingang op straatniveau zou worden geblokkeerd. Om de treinen op verzoek te laten stoppen waren de perronnetjes

Links: De plaats van het hoofdkwartier werd geheim gehouden. Hier een kijkgat in de voordeur. Boven: Een nog geheimere manier om binnen te komen was via de cabine van de treinbestuurder. Hier verlaat de heer L. P. Ball het hoofdkwartier via het kleine perron.

uitgerust met een speciale rode seinlamp die volledig afweek van de gebruikelijke seinen ondergronds.

Dit sein stelde de daartoe bevoegde personen in staat om in te stappen in de cabine van de treinbestuurder en mee te rijden naar het eerst-

Onder: De telefooncentrale op het perron. De foto laat duidelijk de bocht in de tunnel zien. Rechtsonder: De uitgever met juffrouw Bigel, van London Transport, proberen hier een telefoongesprek te voeren.



volgende station waar zij in een normaal rijtuig overstapten. Omgekeerd moest dezelfde procedure worden gevolgd om in het hoofdkwartier te komen.

De derde mogelijkheid om in het hoofdkwartier te komen was gewoon door de tunnels te lopen vanuit het station Green Park of Hyde Park.

Wij brachten een bezoek aan het oude station Down Street in januari 1975. Wij kregen hier speciale toestemming voor. Het zal slechts weinigen bekend zijn dat terwijl de ondergrondse regeringsverblijven onder Whitehall (zie T & N nr. 1) werden gebouwd, het hoofdkwartier van het Directoraat tijdens de zware luchtaanvallen in 1940 en 1941 werd gebruikt door Winston Churchill en diens Oorlogskabinet.

Kort na afloop van de oorlog werd het complex ontruimd en ontmanteld; hoewel er om de twee

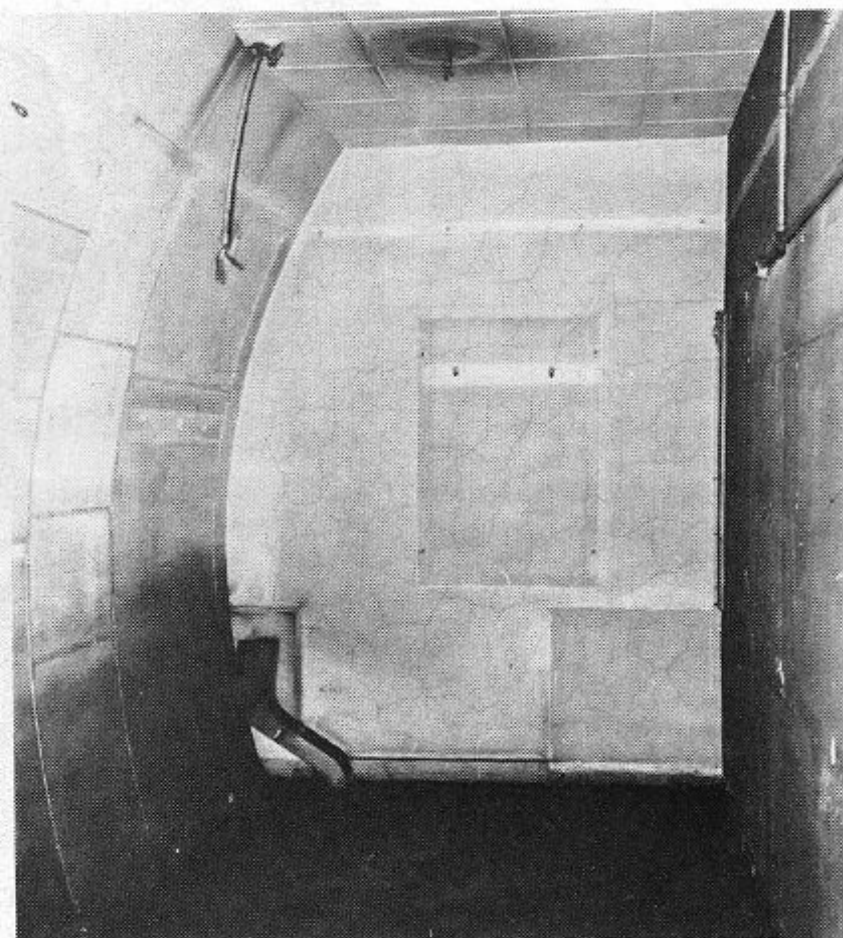
maanden een inspectie wordt gehouden, ziet het er erg verwaarloosd uit.

De lift in de oude ventilatieschacht heeft al meer dan dertig jaar niet gewerkt maar men vertelde ons dat het hijsmechanisme nog volledig intact is en dat er geen enkele reden aanwezig was om te veronderstellen dat de lift niet meer zou werken. Ook is er nog elektriciteit en alleen een tekort aan lampen noodzaakte ons om flitslicht te gebruiken.

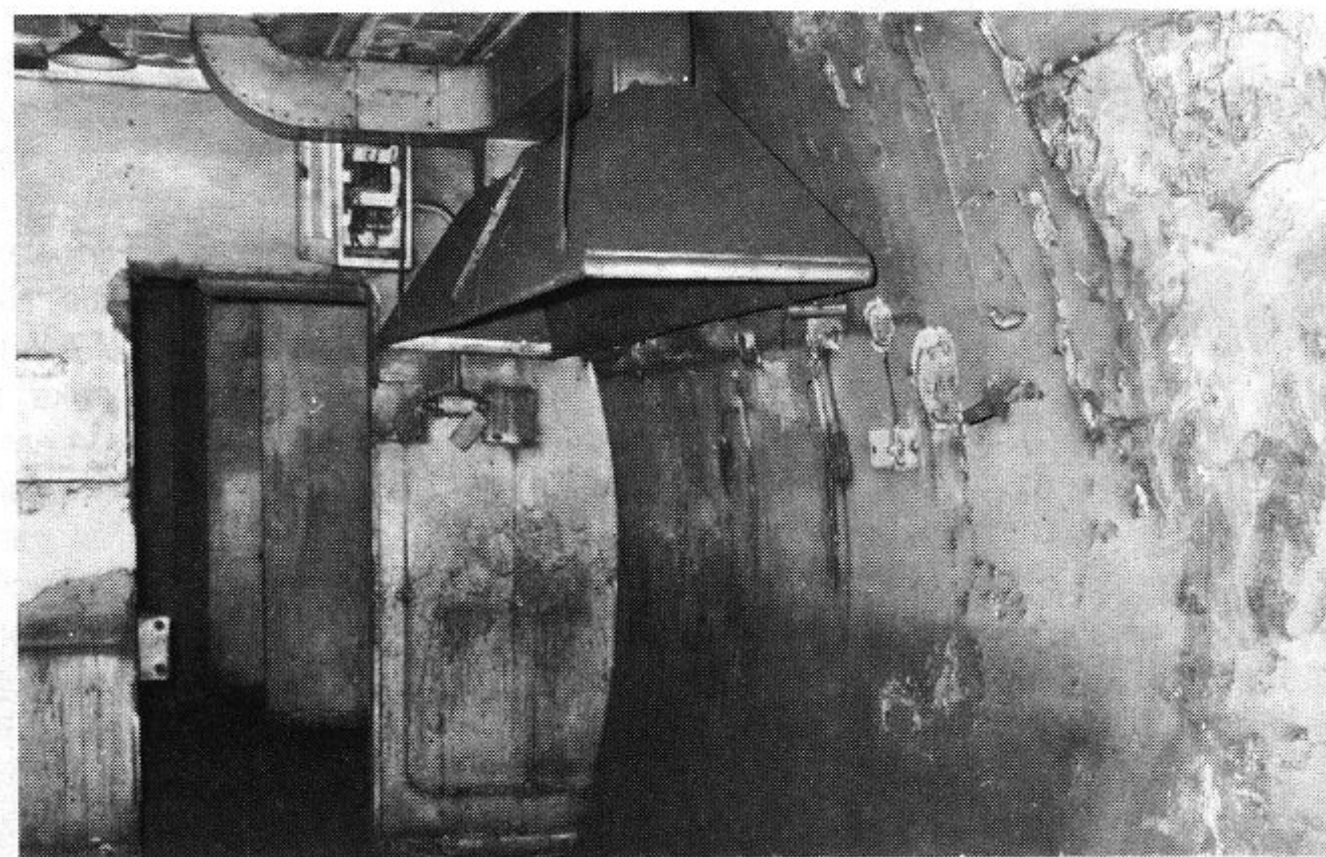
Wij hadden graag vanuit het station van Green Park of Hyde Park in de bestuurderscabine meegereisd zoals de stafleden dat lang geleden ook deden, maar helaas waren de stoplichten verwijderd. Vanwege het gevaar van passerende treinen mochten wij ook niet via de tunnels naar deze perronetjes lopen. De tunnels fungeren nu weer als ventilatieschachten en de vloer ligt bedekt met een dikke laag (bepaald niet schoon)

stof. Wanneer er een trein passeert vliegt er door de luchtverplaatsing een orkaan van wervelend stof op. De lezers kunnen zich voorstellen hoe wij er af en toe uitzagen! Wij betraden de ruimten vanuit het oude station in Down Street zelf via het deurtje dat in W.O. II alleen als nooduitgang werd gebruikt om het ondergrondse project zo geheim mogelijk te houden.

Omdat de lift buiten werking was, moesten wij via de wenteltrap naar beneden waarna wij via de gassluizen de kantoren konden betreden. Op de tekeningen van de vorige bladzijden is te zien hoe die op de oude perrons en in de doorgangen waren gebouwd. Gelukkig had een vooruitziende spoorwegman, Charles E. Lee, op 5 januari 1940 een aantal magnifieke foto's gemaakt van de ondergrondse verblijven in al hun glorie. Met deze foto's konden wij een aantal voortreffelijke vergelijkende foto's maken.



Links: Het zenuwcentrum op het perron, met kaarten en overzichten van het rollende materieel en boven zoals het er nu allemaal uitziet.



Midden links: De typekamer in de laagstgelegen tunnel en midden rechts zoals de ruimte er nu uitziet. Links: De keuken was net zo ingericht als de keukens in de grote treinen. Boven: zoals het er nu uitziet; al het keukengerei is verdwenen.



Oorlogsfilms

'Hier gebeurde het'

Wat zou er gebeurd zijn wanneer de Duitsers met succes Engeland zouden hebben aangevallen. Wij weten nu dat er in 1940 al een Ondergrondse in Engeland bestond die, wanneer het tot een invasie zou komen, ogenblikkelijk in actie zou kunnen komen. Het is logisch dat er dan ook rekening met collaborateurs en verraders moest worden gehouden. De praktijk in de andere bezette Europese landen wees dat uit.

In 1956 besloot Kevin Brownlow, een achttienjarige leerling-filmmonteur, een gefilmde versie te

maken van de gebeurtenissen die hadden kunnen voorvallen, wanneer de Duitsers met succes tot een invasie zouden zijn gekomen; hij noemde zijn film 'Hier gebeurde het'. De film, die acht jaar later klaar zou zijn, kan worden beschouwd als een 'grote' produktie. Niet in financiële zin omdat de film hoofdzakelijk uit eigen zak werd betaald, maar omdat ondanks de barre technische omstandigheden en de amateurspelers die naarmate de film vorderde, kwamen en gingen, het resultaat na al die jaren van moeilijkheden toch een zeer goed beeld verschaft van de sfeer van de oorlogsjaren, dit in tegenstelling tot sommige oorlogsfilms met een zeer groot budget.

In 1956, elf jaar na de oorlog, begon Londen net een beetje bij te komen van de oorlog, hoewel er overal in de stad nog ruïnes en gebombardeerde gebouwen stonden. De oorlog was daarom nog steeds geen herinnering maar veeleer een realiteit op de achtergrond. Kevin Brownlow verklaart hoe hij op zijn idee kwam:

'Ik was op weg naar het filmlaboratorium toen ik

opgeschrikt werd door een zwarte Citroën die met gillende banden tot stilstand kwam. De chauffeur sprong uit de auto en rende naar een comestibles-winkel. Hij bleef bij de deur staan en schreeuwde in het Duits iets tegen de man die in de auto was blijven zitten. Het leek wel een oorlogsfilm. Op dat moment schoot er een gedacht door mij heen. Wat zou er gebeurd zijn wanneer de Duitsers werkelijk in Engeland waren geland?'

Om hem aan te moedigen, leende de uitgever van *Amateur Cine World* Kevin zijn 16 mm-camera – het was de bedoeling om op 1 mei op Trafalgar Square acteurs verkleed als Duitse militairen (zonder toestemming) de menigte in te sturen en Kevin hoopte op die manier een spectaculaire scène te kunnen opnemen:

'De hoofdrolspeler, die een Duitse marine-officier speelde, slenterde het plein op om zijn tegenstander te zoeken. Op zijn uniformjasje flonkerde een Nazi-adelaar en hij werd gevolgd door drie Duitse soldaten van wie er één een Schmeisser machinegeweer droeg en de andere twee geweren. Tot mijn opluchting reageerde er niemand. Het was erg warm die dag en de meeste mensen hadden dan ook meer belangstelling voor de zon dan te luisteren naar de mensen die toespraken hielden. Niemand keek angstig of boos, hetgeen bepaald niet van mijn figuranten kon worden gezegd. Een groepje Deense meisjes keek naar onze act. 'Wij wisten dat hier een 1 mei-demonstratie zou zijn', zei een van hen, 'maar wij wisten niet dat het een nazi-demonstratie zou zijn. 'Wanneer iemand in een menigte je ziet filmen dan weet binnen de kortste keren iedereen dat. 'Trek die laarzen uit!!', schreeuwde iemand op het bordes boven ons. 'Vooruit, af die petten! Schiet op, doe af! Wij hebben hier geen behoefte aan fascistennapers.' Er kwam een politie-agent met een afgevaardigde van de Labourpartij, hij beschuldigde ons dat wij soldaten voor de vlaggen opstelden. Wij hadden geen keus; wij moesten vertrekken.'

Na dit abrupte einde wist Kevin dat deze scène nog een keer zou moeten worden opgenomen en deze keer vroeg en kreeg hij toestemming om op het plein te filmen. Na de tweede poging om de scène op te nemen met vijftig figuranten in Duitse uniformen, haalde het nieuws de pers. De volgende dag stond er een vette kopregeling in de *Daily Mail*: 'De Nazi's zijn er weer voor een jongensfilm'. De *Daily Express* drukte de verklaring van het Ministerie van Openbare Werken af: 'Het was van onze zijde een compleet misverstand. Wij geven geen toestemming tot het filmen van uniformen op Trafalgar Square. Wanneer wij zouden hebben geweten dat het om Nazi-uniformen ging dan hadden wij in het geheel geen toestemming verleend. Dit is waarschijnlijk de eerste keer dat er zoiets gebeurd is – en tevens de laatste keer.' Deze publiciteit had echter ook een positief gevolg. Kevin kreeg uitrustingsstukken, vlaggen, armbanden e.d., maar laarzen, tunieken en petten waren zeer moeilijk te krijgen. Gelukkig ontmoette Kevin in die tijd Andrew Mollo (nu bekend als schrijver en cineast) maar toen eveneens een schooljongen van zestien jaar). Toen Kevin de scènes liet zien die hij al had gemaakt, was Andrew ontzet – de gebruikte uniformen waren helemaal fout met geïmproviseerde epauletten en dergelijke, allemaal ontsproten aan de fantasie van de kostuummakers. Gelukkig aanvaardde Kevin deze kritiek en met Andrew Mollo als adviseur begon hij helemaal opnieuw. Voor cineasten is een nieuw begin iets wat zij niet kennen. Er zit meestal al te veel tijd en geld in een produkt en Kevin kwam tot de conclusie dat hij inderdaad niet tevreden kon zijn met wat hij had gemaakt. De scène op Trafalgar Square daarentegen moest gehandhaafd worden aangezien hij niet opnieuw toestemming voor de film kon krijgen. Met deze nieuwe start werd Kevin geconfronteerd met iets wat hij ook nog niet eerder had meegeemaakt:

'Wanneer mensen in de gaten krijgen dat ze worden gefilmd, gebeurt er iets vreemds met hen. Ze worden onrustig, krampachtig, onnatuurlijk. De eerste taak van een regisseur is in een dergelijk geval dan ook te proberen om deze reactie bij amateurs te voorkomen. Dat kan alleen maar door de scène zo reëel mogelijk te laten spelen. Toen wij zover waren, veranderde meteen de stijl van de film.'

Ondanks de medewerking van Andrew bij de kostuums leek het maken van een authentieke film een utopie.

Kevin en Andrew moesten alles zelf doen! Ze maakten natuurgetrouwe Duitse richtingsborden met betonnen voetstukken zodat de straat niet hoefde te worden opgebroken om de borden te plaatsen! Andrew had een Kubelwagen kunnen charteren die met waterverf in de muisgrijze kleur was geschilderd — hij hoopte dat het niet zou gaan regenen! Toen voor de scène op Trafalgar Square de vijftig figuranten arriveerden, bleek er niet een de juiste figuur voor de rol van een Duits officier:

'Kijk of je iemand kunt vinden', zei Kevin tegen Andrew terwijl hij naar de menigte op de trottoirs wees. Het was een zondag en de kerk St. Martin-in-the-Fields liep net leeg. In een paar ogenblikken had hij een lange, blonde, Duits-uitziende man gevonden die geknipt leek voor de rol. Verbijsterd liet de man zich in een Duits uniform hijsen en in een jeep zetten. Toen vertelden ze hem wat voor soort film dit werd waarna hij wat kalmer werd. Hij stak een sigaar op en onder de blikken van het publiek begon hij er zelfs plezier — in te krijgen. 'Ik hoop niet dat de dominee mij ziet', zei hij. Ik ben evangelist en ik heb net de preek gehouden'.

De opnamen verliepen perfect; hoewel Kevin een jaar ouder was dan bij het begin van de opnamen, zag het er naar uit dat er nu schot in de zaak kwam. Ze hadden nog een meevaller. Andrew kende Mark Dineley, directeur van Bapty & Son, een rekvisietenbureau gespecialiseerd in wapens. Op een avond lieten ze de heer Dineley een paar scènes uit de film zien om hem uit te leggen waarmee ze bezig waren.

'Een paar van de gevechtsscènes mogen jullie wel op mijn landgoed in Wiltshire opnemen', bood Dineley aan. 'Ik heb daar een boerderij die jullie wel mogen opblazen! Mijn pachter betaalt toch maar £ 300 per jaar. Ik denk niet dat hij veel bezwaren zal hebben.'

De Priory in Berwick St. John was het vijftiende-eeuwse huis van de heer Dineley; het was vol met antieke en zeldzame wapens. Rondom het huis lag een prachtig landschap. Op elke hoek van het grondgebied stond een stuk geschut. 'Gericht op de kerktoren', verklaarde de heer Dineley.

Op een heuvel in de buurt stond een stenen kapel, in de 19e eeuw opgericht door een of andere geestelijke. In deze kapel lagen stapels geweren, hele series mitrailleurs, lichte artillerie, houwitsers, anti-tankkanonnen... een eind verderop waren in veschuren een aantal pantserwagens opgeslagen. 'Het aanbod van de heer Dineley was eigenlijk het mooiste en het beste wat ons kon overkomen', vertelde Kevin. 'Met dit arsenaal konden wij in feite alles doen wat wij wilden.'

Toen het weekeinde voorbij was, was bijna 300 meter film, een goed half uur, opgenomen. De meest spectaculaire opname was volgens Kevin die waarbij Andrew de rol speelde van een infanterist die op een landmijn liep. De toenemende financiële problemen, die hoofdzakelijk bestonden uit rekeningen voor de 16-mm film, werden gedeeltelijk opgelost door de heer Dineley die een gift van £ 100 aanbood als subsidie voor de film. In de winter van 1957 werd er niets meer gedaan en pas in maart 1958 ging het filmen verder; de gevechtsscènes werden voltooid.

'Alles liep van een leien dakje', herinnert Kevin zich. 'De soldaten rukten op door een zwaar



Boven: Dit is een van de eerste scènes die op Trafalgar Square werd opgenomen en het was tevens de laatste scène waarin Kevin Brownlow probeerde een rol te spelen. Onder: De scène bij St. Martin-in-the-Fields. Uiterst onder: De 'Duitse' evangelist, met sigaar, die even tevoren een preek had gehouden.





rookgordijn en onder een hagel van Bren-vuur. Ik nam deze scène dubbel op: twee beelden vervloeden in deze scène, het ene beeld van de verbeterde oprukkende soldaten en het andere beeld van de vuurspuwende mitrailleur waarbij de camera steeds dichterbij de mitrailleur kwam. Het Bren-vuur recht in de lens en het gezicht van een soldaat die door het rookgordijn naderde gaven een speciaal effect, te meer daar ik deze opname met een handcamera maakte. Normaal geeft dat een beeld dat tamelijk schokkerig is, maar in een dergelijke scène is dat gewoon essentieel.

Na de opnamen werd mijn gevoel van opluchting een beetje getemperd door onzekerheid met betrekking tot de geloofwaardigheid van de opnamen. Andrew leek echter tevreden en wat belangrijker was, ook de heer Dineley was dat. Het moreel van de opnameploeg was goed en achteraf bleek alles uitstekend te zijn verlopen. De opnamen bleken precies datgene te zijn wat wij ervan verwacht hadden. De gevechtsscènes hadden in totaal drie dagen gekost, maar er moest nog een aantal aanvullende opnamen worden gemaakt van de militaire transporten en explosies. Wat echter belangrijker was, voor de eerste keer hadden wij een opname die wij konden vertonen zonder nadere uitleg of excuses. In 1958 stonden de verdere activiteiten eigenlijk op een laag pitje en in feite kon er slechts één scène – de gevechtsscène – worden afgemaakt. En hoewel dit in totaal slechts zes of zeven dagen had gekost, waren deze dagen gespreid over een aantal weekeinden gedurende meer dan een jaar.

(Helaas moest deze scène voordat de 'film' in roulatie kwam worden weggeknipt om de draai-duur te bekorten).

Andrew maakte een aantal rooftochten door Frankrijk en Duitsland om aan het materiaal voor Duitse uniformen en uitrustingsstukken te komen. In Düsseldorf schoot hij midden in de roos toen iemand hem meenam naar een schuilkelder; achter elke deur hingen allerlei uniformen, laarzen en helmen. De prijs bleek erg schappelijk. Financieel leek de toekomst aardig hoopgevend met een

donatie van £ 2500 die door het Britse Experimentele Filmfonds in het vooruitzicht was gesteld; toen de donatie kwam, bleek die tot £ 25 te zijn ingekrompen!

Andrew besloot hierna om een jaar aan een Franse universiteit te gaan studeren. De werkzaamheden aan 'Hier gebeurde het' kwamen helemaal stil te liggen en pas in juli 1959 begon men er weer aan.

Intussen was een ander nijpend probleem opgelost: de keuze van de hoofdrolspeelster. Pauline Robson, die Kevin al bij het begin van de film had ontmoet, had de rol van Pauline Murray geaccepteerd.

Haar expressieve gezicht bleek uitstekend het beeld van de vrouwen uit de veertiger jaren te benaderen, vertelt Kevin, 'en we gaven haar in de film maar dezelfde voornaam als haar eigen naam omdat de anderen haar hardnekkig Pauline bleven noemen tijdens de opnamen.'

Toen Andrew terugkwam uit Frankrijk, ging iedereen naar New Radnor in Wales waar Pauline met haar man Dick, die de jonge cineasten al vaak adviezen had gegeven, woonde. Omdat het praktisch onmogelijk was voor Pauline naar Berwick St. John, het dorpje in Wiltshire, te reizen, werd voorgesteld de rest van de opnamen dan maar in Wales te maken. Zowel het terrein als het soort huizen was anders, maar de omgeving ademde een troosteloze sfeer uit terwijl er ook een boerderij stond die rijp was voor de sloop. Deze boerderij, de Black Yatt, kon mooi worden gebruikt voor bepaalde scènes en daarom ging Kevin ermee akkoord om van locatie te veranderen en op 4 juli 1959 gingen ze weer van start met een opname waarin de SS burgers neerschiet – met Andrew in de rol van SS-commandant!

De heer Dineley vond Wales te ver van Wiltshire en hij moest overgehaald worden om zijn zoon Peter met de explosieven te laten werken bij het opblazen van de boerderij.

'Toen iedereen weer in Radnor was, probeerden wij de boerderij op te blazen', vertelt Kevin. 'Bij de eerste poging kwamen er een paar stenen los, maar de schoorsteen waarvan wij dachten dat die wel om zou vallen, bleef stevig op zijn plaats

Links: Andrew Mollo, rechts, in Berwick St. John. Uiterst boven: Het zware machinegeweer met links Andrew. Boven: Een antitankkanon met bemanning. De wapens kwamen allemaal uit de enorme verzameling van Mark Dineley, die nog steeds de grootste bron is voor wapenleveranties voor oorlogsfilms.

staan. Ten slotte bevestigde Peter Dineley een lading aan een bezemsteel die hij in de schoorsteen stak. B-o-e-m-m. De schoorsteen stond nog steeds. 'Ik heb geen ontstekers meer', zei Andres. 'Ik bewonder het vakmanschap van de metselaars in Wales.'

New Radnor werd ook gebruikt in de scène waarbij de burgers worden geëvacueerd. Het dorp werd zo rommelig mogelijk gemaakt. Op straat werd allerlei puin gegooid, terwijl er op gordijnloze ramen stroken bruin papier werden geplakt en aan de bomen Duitse richtingsborden werden getimmerd. Alle dorpelingen fungeerden als



Pauline Jobson, de vrouwelijke hoofdrolspeelster, hier helemaal in de stijl van een huisvrouw uit 1940.

vluchtelingen en kregen de daarvoor nodige onderwetsse kledingstukken uitgereikt. Met deze drie belangrijke opnamen veilig op het celluloid, werd het jaar 1959 afgerond en was Kevin heel wat gelukkiger dan aan het begin van dat jaar.

De volgende scène was eigenlijk een nachtmerrie. De opnamen zouden plaatsvinden op een sloopterrein in Camberwell. De huizen zagen eruit alsof ze net waren gebombardeerd en Kevin had deze achtergrond gekozen voor de scène waarin Pauline door Londen dwaalt.

'Het was een en al ellende', vertelt Kevin. 'Het was een weekeinde en uit de hele buurt speelden kinderen bij de slooppanden. Wij zagen ze in de verte al aankomen, het waren net sprinkhanen, voorop een groepje op de fiets. Ze liepen overal rond, schreeuwden, trokken aan onze uitrusting. Als je er een bij de filmcamera wegsleurde, kwamen er zes voor in de plaats. Ze pakten de geweren van de soldaten. Ze liepen dwars door de scènes heen. Andrew joeg ze achterna om de gestolen spullen weer veilig te stellen waarbij af en toe een flinke tik nog wel eens noodzakelijk bleek. Ik klampte mij wanhopig aan de camera vast, terwijl ik mij afvroeg of die alles wel veilig zou doorstaan.

Toen wij klaar waren, hadden de kinderen alles in de buurt vernield en was hun belangstelling danig verminderd. Zij gingen weg, echter alleen maar om plaats te maken voor de volgende ploeg. Deze keer waren het hun oudere broers – nozems met stiletto's en kauwgom. Toen de jeugdbende arriveerde, hadden wij gelukkig alles in een kamer van een slooppand opgeborgen. De knapen waren erg nieuwsgierig. Andrew bewaakte echter de ingang. Er werd wat ruzie gemaakt, een kleine schermutseling en een paar jongens probeerden twee Mauser geweren en bajonetten te pakken. Ze gooiden de geweren weg maar gingen er wel met de bajonetten vandoor. Wij stopten alles weer vlug in de voertuigen voordat er nog meer kon gebeuren.

Een van de meest indrukwekkende scènes die in de film erg authentiek aandoet is ongetwijfeld de scène van de wapenstilstand met Kerstmis 1914. Deze scène werd opgenomen met een met de hand bediende Kodak camera uit 1922; de locatie bevond zich in Dorset waar in januari 1961 net grote overstromingen waren geweest. Kevin vertelt hoe zij dit gedeelte zo natuurgetrouw op de film kregen.

'Wij kozen de acteurs zodanig uit dat hun gezichten ook echt ouderwets aandeden en in die periode pasten. Dit aspect van het filmen wordt vaak verwaarloosd. Sommige gezichten passen helemaal niet in een bepaalde tijd. Hier zijn geen regels voor: dit moet je intuïtief aanvoelen. Wij wisten dat in 1914 de meeste mannen snorren



Boven: Een saneringswijk in Camberwell in Zuid-Londen bleek de juiste achtergrond voor de realistische opnamen van de wandeling van Pauline door het door bommen geteisterde Londen . . . de plaatselijke lieve jeugd (foto rechts) bezorgde echter veel overlast.



Boven: Een ongebruikelijke opname – Wehrmachtstroepen rennen op het station van Colindale om de Ondergrondse te halen. Onder: Een Duits muziekkorps marcheert hier door Chester Terrace naast Regent's Park.



droegen en daarom schaften wij een hele serie valse snorren aan. Wij overtuigden ons ervan dat alle uniformen juist waren en wij gaven de acteurs zelfs het geschenk dat de soldaten in 1914 van Prinses Mary hadden gekregen – een blikje met snoepjes en sigaretten. Niet dat dit op de film te zien zou zijn, maar het verhoogde wel de atmosfeer voor de spelers.' Deze scène is evenals de bijeenkomst op Trafalgar Square een film in een film; het moest een Duitse documentaire voorstellen die werd becommentarieerd door Frank Philips, een ex-BBC-omroeper uit de oorlog. In een andere scène paraderen Duitse troepen op Parliament Square met de Big Ben op de achtergrond. 'Met een draagbare bandrecorder speel-



den wij marsmuziek in de hoop dat ze goed in de pas bleven' vertelt Kevin. 'Andrew liep aan het hoofd van de kolonne infanteristen. Terwijl uit de luidspreker van onze bandrecorder de eerste maten van de Lippe-Detmold-mars klonken, zette de groep soldaten zich keurig in de pas in beweging. Toen onze bus uit de oorlogstijd door het beeld reed en haar plaats innam, was het net alsof de tijd werd teruggedraaid.

Vlak in de buurt was een groepje van 14 Duitse cavalerie-officieren op hun laatste dag in Engeland aan het rondtoeren. Toen zij de eerste maten van de Lippe-Detmold-mars hoorden, kwamen ze op het geluid af om te onderzoeken wat er aan de hand was. Verbaasd werden zij met een groep Duitse soldaten uit W.O. II geconfronteerd. Zij waren zo onder de indruk van het geheel dat zij de hele verdere dag bij de opnamen bleven.' Ook de opname van een relletje op straat in 1936 werd in de vorm van een authentieke journaalopnamen gegoten. Kevin: 'Ik gaf Grant Thomson met een tweede camera opdracht om te wachten tot wij het gevecht op gang hadden gebracht. Zodra hij het rumoer hoorde, moest hij de hoek om komen en zoveel mogelijk opnamen maken. Intussen plaatste ik mijn camera bovenop een muur om een goed overzicht te hebben. Zoals dat meestal ook bij een journaalopname het geval zal zijn, namen wij het uitbreken van het gevecht niet op: het ene moment is de menigte nog rustig, terwijl het volgende moment opnamen volgen van furieus vechtende mensen. Ik sprong van de muur en begaf mij met draaiende camera tussen de mensen. De mensen botsten tegen mij op, sloegen tegen mijn camera. Hierdoor ontstond een bijzonder natuurgetrouw beeld van de hele scène, alsof de journalist toevallig tussen de vechtende mensen was terechtgekomen. De motor van mijn camera stopte en ik vond dat een mooi moment om alles te hergroeperen. 'Stop!' schreeuwde ik. Niemand reageerde. Een paar opgeschoten knapen gingen door met het schoppen van een politieagent die op de grond lag. 'Oké, STOP!' schreeuwde ik nog een keer. Het vechten ging onverminderd verder. Er bleef niets anders over dan gewoon weer verder te filmen. Deze scène was een groot succes. Dank zij Prince Marshall, de uitgever van het motorblad Old Motor, die zich bij ons team had gevoegd, konden wij een aantal antieke automobielen uit de jaren dertig op de achtergrond plaatsen. Dit alles maakte onze opnamen zo echt. De figuranten waren correct gekleed en waar zij ook keken werden zij geconfronteerd met de tijd waarin zij speelden, aanplakbiljetten, wegwijzers, enz., enz., alles was correct en alleen de aanwezigheid van de camera's verried waar zij mee bezig waren, terwijl die camera's het grootste deel van de tijd bovendien ook nog onzichtbaar stonden opgesteld.

Januari 1962. Opnieuw maakten wij ons zorgen

over de financiële kant van de zaak. De eerste maanden van dat jaar gebruikten wij dan ook om dit te regelen en probeerden wij een aantal partijen voor ons project te interesseren – een van deze partijen was Tony Richardson (producer van de film A Taste of Honey). Toen wij hem ons materiaal lieten zien, was hij erg enthousiast. Zijn enige bezwaar vormde het formaat van de film – 16 mm. Hij zei dat wanneer wij de film zonder kwaliteitsverlies tot 35 mm zouden kunnen vergroten, hij deel zou nemen aan ons project. Zijn maatschappij, de Woodfall Films, produceerde een acceptabele kopie en wij kregen £ 3000 om de film af te maken. Er werd een aparte firma opgericht, Long Distance Films Ltd., die tot taak had de film op 35 mm af te maken.

De grote begrafenisscène namen wij op in de grote exercitiehoe van de Vrijwillige Landweer in Albany Street. Alle rekwisieten voor deze scène – uniformen, vlaggen, banieren en zelfs het grote zilveren zwaard dat aan een van de muren hing – werden door Andrew en de hele familie Mollo gemaakt. Dagenlang moesten ze bezig zijn geweest met het aannaaien van knopen en onderscheidingstekens. Van een begrafenisonderneeming kregen wij een doodskist, kleden en een stel kandelaars die het laatst waren gebruikt bij het opbaren van koning George VI. Over de kist legden wij de Nazi-vlag, achter de kist stond een podium waarnaast vlaggestandaards van alle Britse domeinen stonden opgesteld.

Met het invallen van de duisternis en een goede belichting creëerden wij een bijna Wagneriaanse sfeer, een sfeer die voor een figurant zelfs te veel was; toen hij naar binnen keek in de zaal, verschoot hij van kleur, trok zijn uniform uit en maakte dat hij weg kwam.

Er moest nog een slotscène worden gemaakt: de overgave van de Duitse eenheden. Deze opname maakten wij in het dorpje Eashing in Surrey. Vijftig figuranten in SS-uniformen zouden worden gevangengenomen door vijftig figuranten van de Vrijwillige Landweer in authentieke voertuigen. Maar toen het zover was, kwam de Landweer niet opdagen, zodat Kevin naar een noodoplossing moest zoeken. Een oplossing die hij vond bij de school in het dorp. Het hoofd was bereid om vijftig

De scène van de relletjes werd in Camden Town opgenomen met de hulp van Prince Marshall, uitgever van het Old Motor Magazine. Als spreekgestoelte werd de laadbak van een Austin uit 1936 gebruikt.





jongens een dag vrij te geven zodat wij toch onze opnamen konden maken. De opnamen verliepen voorspoedig, maar kostten ons veel geld omdat de schooljongens praktisch alle knopen en onderscheidingstekens als aandenken van hun uniformen hadden gescheurd.

Op 26 mei 1964 werden de opnamen voor 'Hier gebeurde het' afgerond. In totaal hadden wij slechts veertig dagen nodig gehad, maar dan wel gespreid over acht jaar!

Nu werden alle afzonderlijke opnamen tot een geheel samengevoegd. En tevens kwam het volgende probleem: de distributie van de film. De twee jonge producers kwamen al snel tot de

De begrafenis scène werd in Albany Street opgenomen. Roger Bell, onze expert (met pijl) van de Europese slagvelden, maakt hier zijn filmdebuut.

ontdekking dat alle eerdere problemen niets waren vergeleken bij die waarmee zij werden geconfronteerd toen zij hun film echt in roulatie wilden brengen.

Kevin en Andrew werden op een aantal filmfestivals uitgenodigd: Cork (waar de Russen hen uitnodigden voor het filmfestival in Moskou); Mannheim (waar de film niet al te best werd ontvangen) en Londen, hetgeen steeds resulteerde in een aanzienlijke krantenpubliciteit na elk festival. Op het festival in Cannes kreeg de film twee onderscheidingen.

Ten slotte accepteerde United Artists 'Hier gebeurde het' en deze maatschappij zou voor de distributie zorgdragen. Een bepaalde discussie in de film die wij in het Rembrandt Hotel hadden opgenomen, lokte een storm van protesten uit bij Joodse organisaties. Deze scène was uniek omdat wij die spontaan hadden opgenomen tijdens een propaganda-bijeenkomst waarin een echte Britse Nazi, Frank Bennett, op zijn eigen fanatieke manier de vragen van Pauline beantwoordde.

Onze intentie om de man op deze manier aan de kaak te stellen, werd blijkbaar door de critici niet begrepen en door hen beschouwd als een stukje echte Nazi-propaganda. Kevin en Andrew probeerden deze scène voor de film te behouden, maar omdat de maatschappij hen voor de keus stelde, of de scène eruit, of helemaal geen film, moesten zij ten slotte zwichten.

Kevin Brownlow ziet het allemaal nog helder voor zich: '1 Mei 1966: het mooiste wat ik ooit gezien heb. Het aanplakbiljet voor de James Bondfilm Thunderball bij de bioscoop London Pavilion moest plaats maken voor een groot plakkaat met marcherende Duitse troepen met de Big Ben op de achtergrond; met grote rode letters stond eronder: 'HIER GEBEURDE HET' – het verhaal van de Duitse invasie in Engeland.

'Hoewel de film in deze bioscoop bijna \$ 23 000 opbracht werd het geld opgeslokt door distributiekosten en advertentiekosten. De film werd vertoond in New York, Los Angeles, Parijs, Stockholm, Kopenhagen, Haifa en overal kreeg de film een goede kritiek. Desondanks verdienden wij geen stuiver. De promotionele kosten slokten al onze winst op. Ten slotte bleek 'Hier gebeurde het' een negatief resultaat van £ 7000 te hebben. Onze acht jaren van hard werken hadden ons geen cent opgeleverd'.



De Duitse eenheden geven zich over. Het dorpje Easing in Surrey werd als achtergrond gebruikt voor deze slotscène.

'40~'45 TOEN & NU

Hier gebeurde het



De slag van Takrouna

door John Laffin

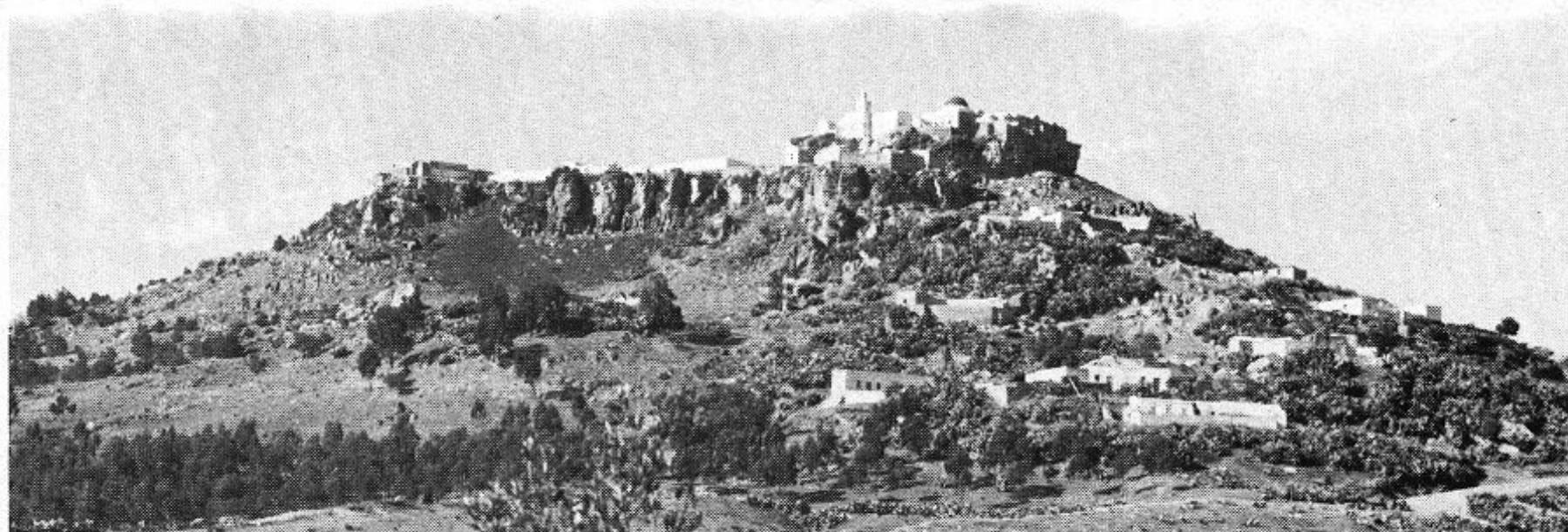
Op 14 april 1943 hadden de terugtrekkende Duitse en Italiaanse troepen in Noord-Afrika het 8e Leger op de kustvlakte ten zuiden van Enfidaville in Tunesië tot stilstand gebracht. Na een verkenningsaanval besloten de Engelsen eerst de situatie eens te bestuderen. Het resultaat was dat, terwijl de Britse en de Amerikaanse troepen in het noorden zouden oprukken naar Tunis, het 8e Leger van Montgomery in het zuiden zou aanvalsen om de vijand te binden en te misleiden door hem in de waan te brengen dat de aanval in het zuiden de hoofdaanval vormde.

De Slag van Takrouna was een van de voornaamste acties tijdens de gevechten om Enfidaville en bovendien de zwaarste. De heuvel van Takrouna vormde een sleutelpositie in het frontgebied, want zonder deze heuvel zouden de kanonnen de acties van de infanteristen nooit kunnen ondersteunen. De vijand zou vanaf deze heuvel het artillerievuur vernietigend kunnen bestrijden.

Generaal Messe, commandant van het gecombineerde 1e Leger van de As-mogendheden, had dit ook ingezien en hij had van de heuvel een onafhankelijk steunpunt gemaakt; het was zijn bedoeling de Engelsen op die manier te dwingen door de dalen aan te vallen, waar zij uiteraard veel kwetsbaarder waren voor het vijandelijke vuur. Messe voorzag het garnizoen van voldoende voedsel en munitie om het lange tijd te kunnen uithouden.

Omdat hij wist dat verdedigers van een dergelijk geïsoleerde voorpost een goede motivatie moesten hebben, breidde hij het voornamelijk Italiaanse garnizoen uit met een Duitse eenheid en gaf hij opdracht de heuvel tot de laatste man te verdedigen. Generaal La Ferla, commandant van de Italiaanse Triesta-divisie, nam in het openbaar de eed af van de garnizoenscommandant waarin die moest beloven zich tot de laatste man te verdedigen.

De Nieuw-Zeeland divisie, die al gedurende tien maanden achter elkaar in actie was geweest, kreeg de taak om Takrouna te veroveren. Generaal Freyberg noemde het de moeilijkste operatie tijdens zijn veldtocht in Noord-Afrika, hetgeen heel wat wil zeggen wanneer men andere beruchte gevechten als De Slag bij Tobroek, Sidi Rezegh in november 1941 en Alamein in ogenschouw neemt.



Uiterst boven: Het dorpje Takrouna, op de top van een bijna 200 meter hoge heuvel, vormde voor de As-eenheden een uitstekende observatiepost in de slag om Enfidaville. Hier na de verovering onder Duits artillerievuur (IWM). Onze vergelijking in 1976 – Rechts in het dorp de moskee.

Dat er bij Takrouna zo heldhaftig werd gestreden, is niet zo verrassend, omdat de Nieuwzeelanders volgens de militaire leiders, oorlogscorrespondenten en historici, de beste gevechtstroepen in Noord-Afrika waren terwijl ook Rommel hen als de meest intelligente tegenstanders van de Geallieerden in Noord-Afrika beschouwde.

De 5e Brigade, bestaande uit het 21e, het 23e en het 28e Bataljon, zou onder leiding van brigadegeneraal Kippenberger, een aantal doelen met inbegrip van Takrouna, een 200 meter hoge, rotsachtige steile, met huizen bedekte heuvelrug, moeten veroveren. Een van deze gebouwen was een moskee met een koepeldak, verder een oud Berberfort en een dorpje met een groot aantal stenen en lemen huizen. Ten zuiden van Takrouna lagen olijvenplantages met greppels en taaie cactusheggen, in het westen was ruw, geaccidenteerd terrein, doorgroefd door een diep ravijn, terwijl in het oosten een wat beter begaanbare vallei lag. De stellingen werden beveiligd door mijnenvelden en doordat er nergens veel begroeiing was, zouden aanvallende troepen weinig bescherming hebben tegen de vele Italiaanse en Duitse mitrailleurs en mortieren.

Op 19 april om 23.00 uur opende de Britse artillerie het vuur op de vijandelijke posities. De beschieting duurde tot 06.00 uur de volgende morgen, maar de vijand was niet zo aangeslagen als men had verwacht, gedeeltelijk omdat hun posities niet aan de Engelsen en de Nieuwzeelanders bekend waren geweest en de artilleriebeschieting weinig schade had veroorzaakt.

Het Nieuwzeelandse aanvalsplan was even eenvoudig als efficiënt en elke brigade werd ondersteund door een tankregiment dat tevens tot taak had de genie te helpen bij het zuiveren van de doorgangen door de mijnenvelden. Het Maori

Bataljon kreeg drie tankregimenten toegewezen om doorgangen door de cactusvelden te forceren. De Maori's hadden onder commando van overste C. M. Bennett de zware taak om de heuvel te veroveren, bij voorkeur via de achterkant van de berg langs de eenvoudiger hellingen, maar indien nodig via de steile oostelijke of zuidelijke hellingen.

De infanterie rukte gespannen maar vol vertrouwen op vlak achter de zware artilleriebeschieting, maar kwam bijna dadelijk in moeilijkheden door onverwacht fel mitrailleurvuur en ontplofende granaten en mortieren. De mijnenvelden, de cactusvelden, de greppels en de booby-traps haalden al snel het verband uit de formatie, terwijl ook de verliezen schrikbarend snel opliepen. Van de A-Compagnie waren alle drie de pelotonscommandanten gewond, terwijl de compagniescommandant, majoor W. Porter, door een mortiergranaat werd getroffen. Het gevolg was dat de compagnie tot de helft werd gereduceerd, terwijl er geen officieren meer waren.

In het centrum stuitte de C-Compagnie op zoveel vuur, dat slechts een luitenant niet gewond raakte en hoewel hij probeerde de aanval op gang te houden, moest hij al snel zijn pogingen opgeven omdat hij ten slotte nog maar drie mannen tot zijn beschikking had.

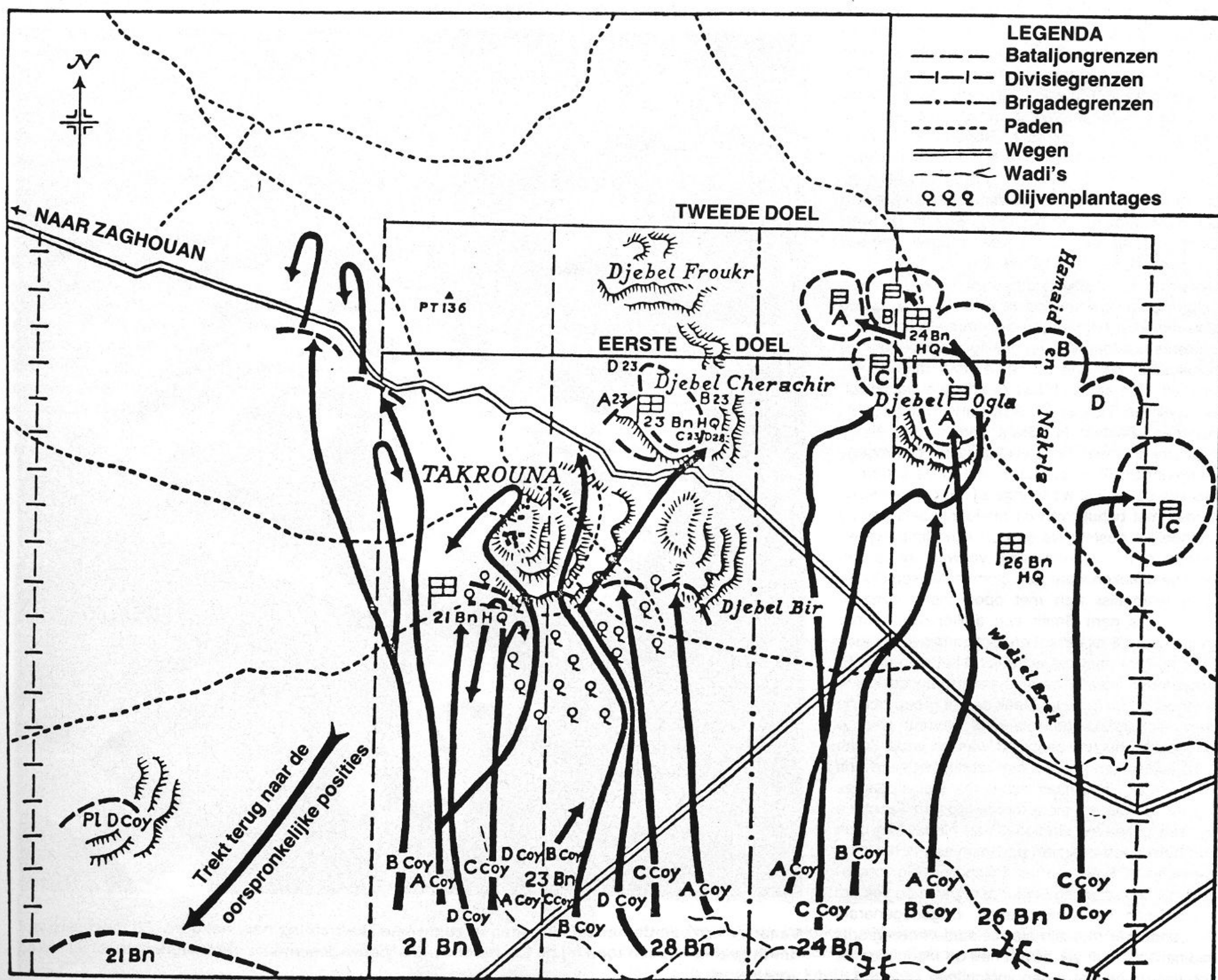
Op de linkerflank hakte de B-Compagnie onder leiding van kapitein C. Sorensen zich een weg door de cactusvelden en bereikte de zuidoostelijke rand van Takrouna waar de mannen gedwongen werden te stoppen door zo'n zwaar afweervuur dat het leek alsof er alleen maar granaatscherven en kogels door de lucht floten.

Overste Bennett probeerde wanhopig weer enige linie in zijn compagnieën te krijgen om de aanval weer op gang te brengen, maar zijn pogingen



Boven: In zuidoostelijke richting kijkt men vanuit het dorp de woestijn in waardoor de Nieuw-Zeelanders open en bloot moesten naderen.

Onder: De Slag om Takrouna. De kaart laat de compagniegrenzen en aanvalslijnen zien.





haalden niets uit. Uiteindelijk werd hij ernstig gewond toen hij op een mijn stapte, waardoor er helemaal geen coördinatie meer was en de actie slechts individueel werd doorgezet door de paar overgebleven officieren en manschappen.

De D-Compagnie, die onder leiding van kapitein P. F. Te H. Ornberg, in eerste instantie achtergebleven verzetshaarden zou moeten opruimen, werd nu een compagnie in de eerste lijn, maar bestond slechts uit veertig mannen, aangevuld door een paar overgebleven mannen van de andere eenheden.

De gewaagde aanval op Takrouna zelf was een staaltje van brutaal militair vakmanschap, een klassiek voorbeeld van initiatief en leiderschap — want de aanval werd uitgevoerd door slechts dertien mannen. Twaalf van hen waren overlevenden van het 10e Peloton van het 28e Bataljon en zij werden aangevoerd door sergeant J. Rogers en sergeant-titulair H. Manahi. De dertiende man was sergeant W. J. Smith, die zijn 23e Bataljon was kwijtgeraakt. Rogers en Manahi splitsten hun kleine eenheid en bij het aanbreken van de dag bracht Rogers zijn groepje naar de zuidoostkant terwijl Manahi vanuit het zuidwesten aanviel waarbij het de bedoeling was dat de twee groepen elkaar op de top weer zouden ontmoeten. Een hachelijke onderneming.

Ondanks het vuur van lichte wapens en mortieren gingen de Nieuwzeelanders op weg; zij baanden zich met hun bajonetten, granaten en lichte mitrailleurs vastberaden een weg naar boven. Zij schakelden het ene na het andere mitrailleurs-nest uit. Hun aanval bleek zo effectvol dat er aan de voet van Takrouna overal witte vlaggen verschenen. Soldaat H. Grant nam in zijn eentje bijvoorbeeld meer dan zestig Italianen gevangen. Sergeant Smith en soldaat K. Aranui bereikten de top van de heuvel waarlangs zij naar boven klauwden met behulp van de telefoonkabels van de vijandelijke posten. Na een stevige klimpartij bereikten zij een stenen muur, vanwaar zij op een pleintje uitkeken waar een stomverbaasde Duitse radio-telegrafist zich met open mond overgaf. Vervolgens nam Smith een artilleriewaarnemer gevangen die hij eerst een rookgordijn liet leggen voor hij hem naar het achterland liet afvoeren. Er arriveerden steeds meer mannen van de kleine eenheid op de top. Het bleek dat de groep zich op een vooruitstekende rotsrichel bevond waarop een aantal huizen gebouwd was en waar Smith juist achter een Italiaan aan rende; het werd een jacht die van links naar rechts over kleine paadjes voerde en die ten slotte op de top van Takrouna op een plateau eindigde. Van hieruit kon men het dorp goed overzien en Smith zag in het dorp beneden hem een aantal Italianen rustig rondlopen. Deze rust sloeg echter al gauw in paniek om toen Smith het vuur opende. Brigadegeneraal Kippenberger met zijn staf beleefden een groots moment toen zij ver boven hen de Maori's op de top van de heuvel zagen verschijnen.

Halverwege de morgen hadden Rogers en Manahi, die eigenlijk elk moment een tegenaanval verwachtten, hun posities op de rotsrand versterkt en verdedigbaar gemaakt. Zij hadden onder andere een aantal soldaten van het 23e Bataljon die aan de voet van de heuvel ronddwaalden, naar boven geroepen.

De gehele verdere dag werd deze voorpost op Takrouna zwaar onder vuur genomen door kanonnen en mortieren, een helse vertoning door de verwoestende kracht waarmee de granaten op de rotsen explodeerden. De Maori's verdedigden zich echter fanatiek. Korporaal H. Ruha koos bijvoorbeeld positie in de koepel van de moskee, vanwaaruit hij de bemanning van de twee mitrailleurs onder vuur hield en hen daardoor dwong in

Linksboven: Een buitgemaakt kanon op de lager gelegen hellingen van Takrouna (IWM). Boven: Behalve de aangelegde plantage op de achtergrond is de woestijn in de afgelopen dertig jaar nauwelijks veranderd en kan men het verroeste schroot nu nog gewoon van de grond rapen.

hun schuilplaatsen te blijven zonder dat zij hun taak konden uitvoeren. De kleine eenheid was echter bijzonder kwetsbaar; sergeant Rogers sneuvelde en vijf anderen sneuvelden of raakten gewond. Sergeant Manahi stuurde iemand naar beneden om versterkingen te halen terwijl hij zich later een weg naar beneden baande om infanteristen, hospikken, voedsel en munitie bij zijn C-



Vanaf de top van de heuvel kijkt men in zuidwestelijke richting naar het dorp. Dit moet sergeant Smith gezien hebben toen hij de top bereikte. De Nieuw-Zeelanders verdedigden de rotsen op de voorgrond.

Compagnie te halen. Daarna haastte hij zich terug naar Takrouna, dat voortdurend schuil ging achter rook en rondvliegende aarde en rotsblokken.

Terug op de richel slaagde Manahi erin om op alle vitale punten mannen te plaatsen, terwijl om 15.30 uur een versterkingspeloton onder commando van luitenant Shaw arriveerde. Voordat Manahi zijn mannen echter kon terugtrekken, kwam de vijandelijke tegenaanval door een tunnel in de rots. Er volgde een bitter en bloedig gevecht waarbij de Maori's ver in de minderheid waren. Manahi en korporaal J. P. Bell maaiden een paar Italianen met hun mitrailleurs neer terwijl de andere Maori's in een man tegen man gevecht de vijandelijke soldaten over de rand van de rots werkten. De Italianen hadden de fout gemaakt granaten te gooien in een gebouw dat als hospitaal fungeerde; hierdoor waren de Maori's witheet geworden.

Het gevecht had een kritieke fase bereikt toen kapitein J. C. Muirhead, een waarnemer van het 5e Veldartillerieregiment, tussenbeide kwam. Muirhead bevond zich aan de andere kant van de rots en had toen hij de vijandelijke tegenaanval zag, een paar Maori's verzameld en met hun pistoolmitrailleurs mengden zij zich in het gevecht waardoor de vijand moest terugtrekken, zij het dat zij drie krijgsgevangenen met zich meevoerden.

De vijandelijke commandant had inmiddels versterkingen laten aanrukken en om 14.00 uur begonnen er vijandelijke eenheden te arriveren. Een paar van deze compagnieën waren parachutisten en derhalve goed getrainde, taaie vechters. Om 16.00 had het vijandelijke Folgore-bataljon zich verzameld en lag het in een uitgangstelling voor een felle tegenaanval. Deze keer had de vijand meer succes, want zij heroverde de top en waren al begonnen deze verder te zuiveren toen de Nieuwzeelanders zich hergroepeerden en de Duitsers en Italianen weer terugdrongen naar de huizen en de moskee.

De gevechten duurden voort tot aan de morgen van de 21e april toen de situatie uiterst kritiek was geworden en de Nieuwzeelanders zich in een slechte positie bevonden doordat de vijand hun stellingen volledig kon overzien. Kippenberger gaf het 28e Bataljon opdracht versterkingen te sturen, indien mogelijk onder leiding van sergeant Manahi, waarbij hij te kennen gaf dat hij Manahi geen opdracht gaf om terug te keren naar het gevecht op de top van de heuvel. Maar bij sergeant Manahi was alles mogelijk en even later voerde hij twaalf mannen naar boven waar hij met luitenant Hurst - Shaw was gewond geraakt - overlegde hoe zij hun posities konden behouden en hoe zij de vijand van de top zouden kunnen verdrijven.

Na een mislukte poging om de vijand met zware



Boven: Dit is de rotsrichel die door sergeant Rogers en Manahi veroverd en verdedigd werd; deze foto geeft een uitstekend beeld waarom Takrouna zo belangrijk was als waarnemingspost. **Onder:** Deze foto, genomen op 24 april 1943, toont een van de vele antitankkanonnen die tijdens de nachtelijke aanval werden uitgeschakeld. Wij konden de plaats niet meer terugvinden.



Links: Na de slag bekijken officieren van een Chinese militaire missie de tankgracht ten noorden van Enfidaville (IWM). **Boven:** Dertig jaar later zijn de scherpe kantjes er een beetje af.



en lichte mortieren te verdrijven, werd met veel moeite een 25-ponder in de richting van het hoofddoel opgesteld. Na vijftig schoten waren er nog maar drie voltreffers gescoord, maar die hadden wel tot resultaat dat de vijand van de top verdween, zoals bleek toen Manahi een verkenning op de top uitvoerde.

Even na de middag legde de vijand de top weer onder een waar spervuur van mortieren, maar intussen hadden de mannen van de verbindingdienst van de brigade een lijn kunnen leggen tussen de artilleriewaarnemer en de artillerie van het 5e Veldregiment zodat die de mortieren onder vuur kon nemen. Na ongeveer 320 schoten zwenen de vijandelijke mortieren.

Nu moest het dorp zelf worden veroverd, maar dat was tactisch gezien geen gering probleem en daarom vroeg luitenant Hurst op het Brigadehoofdkwartier artilleriesteun aan.

Deze werd gegeven met een nog geheim 'alleen in noodgevallen te gebruiken' 17-ponderkanon en de zware granaten die door dit stuk vlak naast het hoofdkwartier werden afgevuurd begonnen de huizen van het dorp volledig in puin te gooien. Tijdens deze beschieting beslopen sergeant Manahi en een aantal Maori's verschillende vijandelijke posten op de zuidoostelijke hellingen waarbij zij met hun bajonetten en handgranaten een groot aantal krijgsgevangenen maakten. Toen Manahi zag wat de uitwerking van hun artilleriebeschieting op het dorp was, wist hij het moment gekomen was om in actie te komen terwijl een groepje van luitenant Hurst een omtrekkende beweging maakte om vanuit het noordelijke deel van het dorp de bezetters en de vijandelijke soldaten in de richting van Manahi op te drijven. Dit kostte enige tijd en er brak een aantal felle, korte gevechten uit, die ten slotte resulteerden in de uiteindelijke verovering van Takrouna. De vestiging was gevallen na 48 uur actie. In die 48 uur hadden Hurst en Manahi 323 krijgsgevangenen gemaakt.

Omdat het hun eigen slag was, konden de Nieuwzeelanders niet helemaal de eer opeisen die zij eigenlijk verdienden omdat zij bang waren om voor opscheppers te worden uitgemaakt. Het is echter een vaststaand feit dat, hoewel de actie veel levens kostte, het een efficiënte, moedige, drieste, en vastberaden actie was die praktisch geen vergelijk kende in de militaire krijgsgeschiedenis.



Uiterst boven: Gevangenen marcheren naar het zuiden door een met lint gemarkeerd, mijnenvrij pad, naast de Wadi Carth brug, ten noorden van Enfidaville (IWM). Boven: De brug, die door de Duitsers werd opgeblazen, is nu hersteld – of alle mijnen zijn opgeruimd is de vraag!

schiedenis. De Nieuwzeelanders hadden al hun kwaliteiten in deze slag nodig. Helaas heeft deze actie zelfs in Nieuw-Zeeland veel te weinig publiciteit gekregen, waarschijnlijk omdat de actie slechts door een brigade werd uitgevoerd terwijl het pas op divisieniveau interessant wordt voor historici; die denken alleen maar in divisionele eenheden.

De normale sterkte van een infanteriebrigade is ongeveer 2700 man, bestaande uit drie bataljons van 900 man, maar deze keer had brigadegeneraal Kippenberger slechts de beschikking over 56 officieren en 1006 andere soldaten – 341 van het 21e Bataljon, 363 van het 23e en 302 van het 28e (Maori) Bataljon. Deze onderbezetting moet men zich terdege realiseren wanneer men de taak en uitvoering van die taak van de brigade in ogenschouw neemt.

Tijdens de gevechten voerde soldaat T. Heka van het 28e Bataljon in zijn eentje een aanval uit die zo vermetel was dat die zijn weerga niet kent in de geschiedenis van de Nieuwzeelanders tijdens W.O. II.

In zijn eentje, slechts op afstand ondersteund

door twee tanks, voerde Heka in de richting van Djebel Bir een aantal furieuze acties uit, acties die de vijand compleet demoraliseerden. Hij maakte een antitankkanon buit, schakelde drie mitrailleurnesten uit, doodde diverse vijandelijke soldaten en nam veertien vijandelijke soldaten gevangen.

Nadat hij op die manier een goede positie had ingenomen, verdedigde hij die met succes tot er versterkingen kwamen opdagen. Het Duitse rapport over dit gevecht meldde dat Djebel Bir 'onder de voet was gelopen' na een heftige tegenstand.

Uit diverse brieven die wij van onze lezers ontvingen, blijkt dat men van mening is dat Afrika bezaaid is met achtergelaten oorlogsmaterieel, uitgebrande tanks enz., enz. Niets is echter minder waar. In het geval van Tunesië, bijvoorbeeld, dat toen deel uitmaakte van Frankrijk, werden alle wapens, kanonnen en tanks snel door de Fransen opgeruimd om te voorkomen dat zij in handen zouden vallen van 'nationalisten'. In 1944 bleef er zodoende weinig achter en hoewel wij Tunesië niet erg grondig hebben uitgekamd,



Links: De slag is voorbij en infanteristen van het Queen's Regiment marcheren door Enfidaville op weg naar het noorden (IWM). Hoewel het plaatsnaambord verwijderd is, is dit toch dezelfde plaats in Noord-Afrika, meer dan een kwart eeuw later.

konden wij toch slechts een tank vinden die als een gedenkteken staat opgesteld bij de beruchte 'Longstop Hill'.

Sinds de gevechten van meer dan dertig jaar geleden is er in Takrouna weinig veranderd. Ingevallen schuttersputten en loopgraven liggen nog steeds rondom de heuvel. Overal liggen nog schroot en granaatscherven op de grond. In Noord-Afrika kun je je nog steeds zorgen maken over de zorgvuldigheid waarmee indertijd de mijnopruiming hebben plaatsgevonden na de oorlog. Dit werd ons maar al te duidelijk toen de dorpsbewoners ons trots een onontploffte granaat aan de voet van de heuvel toonden. Wanneer men echter de wegen en paden gebruikt dan komt het enige gevaar dat men als



Een onontploffte bom in een akker bij de heuvel van Takrouna.

bezoeker loopt van de enorme horde kinderen die op de toeristen neerstrijken wanneer men ergens stopt. Een bezoek aan Takrouna wordt op die manier een gevecht om te voorkomen dat alles wordt gestolen. Een handjevol sigaretten of muntjes vormt vaak een remedie tegen deze roofpartijtjes.

De dorpsmuren vertonen nog steeds littekens van de slag en een jongetje liet ons trots de grote partij patroonhulzen die hij had verzameld zien. Ter nagedachtenis aan de gevechten hebben de Fransen na de oorlog een gedenkteken aan de voet van Takrouna opgericht.

De Nieuwzeelanders verloren 34 officieren, terwijl 425 manschappen sneuvelden, gewond raakten of vermist werden – veel van deze gesneuvelden rusten op het nabijgelegen oorlogskerkhof van Enfidaville. Sergeant John Rogers, die op 20 april sneuvelde, ligt in vak 7, rij A, graf no. 5 begraven. De brigade maakte drie veldkanonnen, negen 20mm Breda's, 72 zware en 50 lichte mitrailleurs en zes mortieren buit.

Sergeant Manahi en soldaat Heka kregen slechts de Distinguished Conduct Medal – John Laffin, de auteur van dit artikel, vertelde ons dat er tijdens de oorlog vaak hogere onderscheidingen werden verleend voor acties die veel minder voorstelden dan wat deze dappere soldaten doormaakten.



Boven: Rondom Takrouna liggen nog steeds loopgraven. Deze foto werd genomen vanuit Djebel Bir. Onder: De gedenkstee aan de voet van de heuvel. De Nieuw-Zeelanders bestormden de heuvel van de andere kant.



NUMMER 13: Monte Cassino
Max Schmeling
De Bruneval Raid



Monte Cassino 1944

Monte Cassino 1978



Verschiijnt over drie maanden